

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

C. XAVIER CORDEIRO

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Estatística dos caminhos de ferro do Continente de Portugal.

Tarifas do Sul e Sueste.—Additamento á especial B; especial D; annexa á especial D, de grande velocidade. Modificação da n.º 2; idem da n.º 3; annexo á n.º 5; modificação da n.º 11; idem da n.º 12, de pequena velocidade.

Tarifas da Companhia Real.—Despachos Centraes em Lisboa; ampliação da n.º 2; idem da n.º 9; idem da N B n.º 4, de grande velocidade; Armazenagem gratuita.

O NOSSO BRINDE

GRANDE MAPPA DA AUSTRIA-HUNGRIA.—E' distribuido com este numero. Vide artigo, pagina 149.

SUMMARIO

	Paginas
ESTATISTICAS OFFICIAES.....	145
AS MACHINAS PARA COMPOSIÇÃO (Illustrado).....	146
PARTE OFFICIAL — Portarias de 5 de março, 13, 19, 20 e 22 de abril do Ministerio das Obras Publicas e de 11 de abril do Ministerio da Marinha.....	148
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	149
O NOSSO BRINDE EM 1904.....	149
NOTAS DE VIAGEM — XXI — Costumes — A instrução, o azeite, a água por toda a parte — A estação do caminho de ferro — De Yokohama a Tokio — Annuncios extraordinarios — Ah! ah! ah!.....	150
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	151
COMPANHIA NACIONAL.....	151
PARTE FANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	151 a 153
UMA NOVA LOCOMOTIVA.....	154
REDUÇÃO DE TARIFAS.....	154
TARIFAS DE FOMENTO.....	154
EXPOSIÇÕES — A LINHA DO BAIKAL.....	154
ILLUMINAÇÃO ELECTRICÁ — TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	155
LINHAS PORTUGUEZAS — Lourenço Marques — Algarve — Alto Minho — Aquisição de carris — Serviço fluvial — Estação do Porto — Praticantes do Minho e Douro — Draga para a construção do Sul e Sueste.....	155
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Prussia — Inglaterra — Austria — Italia — Servia — Bulgaria — Argentina — Madagascar.....	156
NOTAS VARIAS — ARREMATACÕES.....	157
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS.....	158 e 159
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	160

Estatísticas officiaes As linhas portuguezas até 1902

Acompanha hoje o nosso jornal a estatística publicada pela repartição de caminhos de ferro do Ministerio das Obras Publicas, sobre o movimento e productos de todas as linhas ferreas do paiz até fim do anno de 1902.

Este trabalho é sempre muito interessante para quem se dedica a este ramo de estudos economicos, e póde, por elle fazer diversas comparações, porque não só nos dá, em detalhe, as varias fontes de receita e os componentes do movimento ferroviario, como a sua descreminação por linhas e a successão por annos desde 1877, formando um largo periodo de 26 annos que permite

apreciar o desenvolvimento que, nesta industria, se tem dado de um anno para outro.

E' assim que, vendo o mappa final que occupa as paginas 42 e 43 e em que se resumem os elementos de todas as linhas em leito proprio, quer de via larga quer de via reduzida, um leve golpe de vista basta para reconhecermos que tanto em movimento como em receitas a escala ascendente nunca foi alterada, salvo umas leves differenças no anno de 1891 sobre o seu anterior, logo saldadas, e com grande margem, no seguinte.

Se entre aquelles dois annos, 1890 e 1891, houve, no rendimento total, uma quebra de 37 contos, logo, em 1892, o augmento foi de 125 contos sobre o seu anterior.

Tomemos, para comparação, o periodo de dez annos que vae de 1893 a 1902 e veremos que consideraveis differenças em subida de todas as verbas nos apresenta esta estatística.

Diga-se já que não influe para elle, senão numa proporção levíssima, o augmento de extensão explorada; esta era em 1892 de 2.300 kilometros e em 1902 de 2.386, isto é, augmentou apenas 86 kilometros ou menos de 4 por cento.

Comparamos o numero de passageiros transportados e encontramos no primeiro d'aquelles annos 5.721.549 e no ultimo 12.789.494, ou melhor, este movimento, só por si, ultrapassou o duplo.

Se analysamos esta differença por classes notamos que, enquanto que na primeira o augmento foi de uns 50 por cento, na 2.ª foi de cerca de 120 por cento e na 3.ª além de 133 por cento.

Em tonelagem de mercadorias tanto em grande como em pequena velocidade vê-se uma differença a mais de 120 por cento.

Os impostos para o thesouro, que naquelle anno somaram 264 contos, produziram neste ultimo 475 contos.

O producto liquido do trafego, apesar das despesas de exploração terem augmentado em mais de 42 por cento representam um acrescimo de cerca de 74 por cento o que faz baixar o coefficiente de exploração, por média de todas as linhas, de 0,53 a 0,47.

Não se dirá, á vista d'estes resultados, que a administração das nossas linhas ferreas anda descuidada; bem pelo contrario, poucos paizes apresentarão dados que demonstrem mais rigorosa direcção d'esta industria.

Se comparamos os resultados do ultimo anno com o seu anterior a situação não muda quanto aos productos totaes, porque o augmento excede a quota que, nos augmentos que acima notámos, corresponderia á decima parte d'esse periodo. Em numero de passageiros a subida foi inferior á média d'esse periodo, mas na tonelagem de mercadorias em pequena velocidade o progresso (588.836 toneladas) foi tão consideravel que excede não só o triplo da média como todos os augmentos de movimento que se tem dado desde o principio da exploração de vias ferreas no paiz, com a unica excepção do anno de 1890 em que a differença foi de 720.388 toneladas devida á abertura de uma nova rede regional, as linhas de Torres e Figueira.

Para melhor compararmos os resultados do ultimo anno d'estes mappas reunamos, das sommas parciaes das differentes linhas, e por grupos, os trez elementos mais notaveis para exame: numero de passageiros, tonelagem de mercadorias e producto total, e teremos:

Vias largas :	Annos	Milhares de passageiros	Toneladas de mercadorias	Productos (sem imposto) Contos
Norte e Leste e ramaes de	1901	2.224	942.442	3.441
Caceres e Coimbra	1902	2.885	1.338.892	3.587
Lisboa-Cintra-Torres Ve-	1901	1.229	291.448	399
dras	1902	1.273	349.962	396
Ramal de cintura	1901	890	438.592	78
	1902	795	180.404	76
Linha urbana	1901	1.982	—	99
	1902	1.862	—	97
Ramal de Cascaes	1901	2.442	37.853	292
	1902	1.968	46.885	258
Torres-Figueira-Alfarellos	1901	493	236.246	439
	1902	505	225.166	442
Beira Baixa	1901	150	78.719	613
	1902	160	102.268	613
Sul e Sueste	1901	535	334.864	1.047
	1902	542	372.929	1.164
Minho e Douro	1901	1.338	383.399	1.219
	1902	1.505	413.892	1.280
Beira Alta	1901	268	116.306	362
	1902	279	121.320	390
Vias reduzidas :				
Povoa de Varzim	1901	686	55.306	124
	1902	674	71.597	133
Guimarães	1901	247	41.367	87
	1902	250	50.371	90
Mirandella	1901	36	26.049	98
	1902	36	29.339	99
Vizeu	1901	34	11.993	98
	1902	34	12.463	98

Com este resumo á vista podemos melhor analysar os resultados do anno sobre as diferentes linhas.

A rede do norte e leste teve mais 661.000 passageiros, e se recorrermos aos mappas estatísticos veremos que esse augmento de 30% se deu quasi equiparadamente nas tres classes. E' facto pouco vulgar este, porque sendo differente o motivo da viagem em cada um d'estes grupos — na 1.ª classe mais predominam os passageiros de recreio, na 2.ª os de negocio e na 3.ª os de negocio com os de trabalho — o equilibrio no augmento de movimento raras vezes se dá.

Na pequena velocidade, mais 396 mil toneladas de mercadorias não podem ser attribuidas á remodelação de tarifas que a companhia fez nos ultimos mezes do anno. Deve provir este augmento das condições animadoras do nosso commercio e das industrias agricola e manufactureira.

O maior producto explica-se por aquelles augmentos.

A linha de Lisboa a Cintra e Torres, se teve mais passageiros pôde bem calcular-se que foi nas relações com Cintra e o Oeste, porque, no troço até Bemfica a concorrência dos carros electricos tem sido prejudicial áquella linha. Em todo o caso vê-se pelo mappa official que, não tendo havido grande passagem de movimento das primeiras para as ultimas classes, nem uma forte diminuição de tarifa, por certo que se deu diminuição de percurso dos passageiros, visto que o seu producto baixou 78 contos.

Muito de proposito grupámos depois d'esta linha os ramaes de Cintura e de Cascaes, onde, no serviço de passageiros, a concorrência da linha electrica mais se faz sentir.

De 1900 para 1901 já no de Cascaes houvera diminuição de movimento na 1.ª e 2.ª classes porque em agosto d'esse anno começou o serviço dos tremvias electricos para Alges. Mas a 3.ª classe manteve-se e até elevou o numero de passageiros e o producto dos bilhetes.

De 1901 para 1902 o decrescimento é importante em todas as classes, 24.000 em 1.ª, 159.000 em 2.ª e 291.000 em 3.ª, total 474.000 passageiros ou uns 1.300 por dia, representando uma quebra de rendimento de 35 contos.

Na linha de Cintura e urbana de Lisboa o mesmo facto se dá, sendo a differença no movimento de passageiros, importante em todas as classes e affectando as receitas só na somma de 7 contos de reis, porque houve augmento no numero de viajantes á longa distancia que pagam, pelo percurso d'aquellas linhas, tarifa cheia.

Nas linhas da Figueira e da Beira Baixa as oscillações de movimento e receitas são menos importantes, man-

tendo-se esta com as mesmas receitas apesar de ter tido maior movimento tanto de passageiros como de mercadorias.

Para concluir com a parte que se refere a vias largas exploradas pela industria particular vejamos que os 253 kilometros da Beira Alta tiveram pequenos progressos no seu movimento e receitas, que facilmente se justificam no trafego ordinario.

Nos dois grupos da rede do estado houve, em ambos, subida, importante, em certos casos, de movimento e productos.

Passageiros, mais 7.000 no Sul e 147 no Minho e Douro; mercadorias, mais 38.000 toneladas no Sul e 28.000 no Minho e Douro; productos, mais 117 contos no Sul e 61 no Minho e Douro.

Este augmento de movimento e receitas não foi devido, no Minho, nem á abertura de novas linhas da mesma administração nem á de linhas affluentes, de administração differente, e no Sul e Sueste não pôde attribuir-se á abertura do troço de Pias a Moura porque só foi entregue á exploração nos ultimos quatro dias do anno e por certo que o troço de Poço Barreto a Silves, que funciou durante onze mezes, não foi o que mais produziu. Justo é, pois, considera-lo como progresso natural da rede.

Resta a pequena rede de via reduzida, dividida em quatro troços separados por grandes distancias e cada um ligado a um ponto da via larga onde permuta os seus serviços levando-lhe trafego e d'ella o recebendo.

Foi tão leve a differença de movimento que nalgumas d'essas linhas nem apreciavel se torna, visto o arredondamento de numeros com que abreviámos a nossa tabella comparativa. Só ha diminuição em passageiros na linha da Povoa, mas que não produziu ainda assim, redução de receita.

Bem se imagina quanto desenvolvimento adquirirão algumas d'estas linhas quando a sua continuação esteja construida; a de Guimarães para Fafe; a de Mirandella para Bragança, e muito mais quando se torne effectivo o plano do actual ministro das obras publicas estabelecendo toda a rede complementar ao norte do Mondego. Só a da Povoa que tem as suas ligações concluidas, ficará estacionaria; e a de Vizeu será affectada por novas linhas, sobretudo pela do Valle do Vouga.

As machinas para composição

A injustificavel *grève* dos quadros typographicos dos differentes jornaes diarios que, na passada semana, emocionou Lisboa, determinando o caso mais extraordinario que se tem dado no jornalismo — a suspensão durante sete dias de todos os jornaes diarios de uma cidade — vae introduzir um grande progresso na arte typographica portugueza: a adopção da machina de compôr, já adoptada em tantos outros paizes.

Digamos desde já que não consideramos a entrada d'este progresso nas nossas officinas um perigo para o pessoal operario, muito menos uma grande desgraça para a classe typographica, como a muitos visionarios se afigura.

A machina tem-se applicado a todos os generos de industria, sem que por isso os artistas tenham, por esse facto, sido reduzidos á miseria.

Inventou-se a de costura e não morreram as costureiras, antes menos fatigante se tornou o seu trabalho; vieram os teares mechanicos e a industria textil não fez senão progredir; as machinas de escrever não annullaram os escripturarios, e até na propria arte typographica ha muito que a Marinoni e outras puzeram debandada o velho prelo manual de madeira, pesado e moroso, e com isso os impressores só ganharam em trabalhar com menor esforço e produzir mais e melhor.

Com a machina de compôr succederá o mesmo.

Por uma casualidade conhecemos estas machinas, e mesmo a melhor d'ellas, a que será em breve apresentada em Lisboa, a *Linotype*.

Visitava o nosso director, em 1894, a exposição d'Antuerpia e notou esta machina original na galeria ingleza.

Tratando de examina-la, o empregado que nella trabalhava, tendo o visitante declinado a sua qualidade de jornalista e portanto, naturalmente, entendedor da materia, não só lhe deu todas as explicações, como lhe permittiu que tomasse logar ao aparelho e por si proprio experimentasse o seu funcionamento.

Verificou então o visitante quão facil é o trabalho que um recémvindo immediatamente compoz uma linha, com o proprio nome, sem mais aprendizagem.

E' assim que temos sobre a nossa mesa esse lingó de

Tal como nestas succede, quando a linha está para terminar, uma campainha avisa d'isso o operador, e também como nellas, uma vez concluida a linha, se manobra rapidamente uma alavanca que, em vez de mudar o papel, faz retirar o componedor já cheio deixando no seu logar outro vazio, prompto a receber nova linha.

Passada a linha recém-composta ao lado esquerdo, e enquanto o operador continúa o seu trabalho de composição, sem parar, recebe ella ali umas palhetas que se introduzem no logar dos espaços e produzem a justificação, e assim preparada automaticamente toca numa mola que faz correr sobre ella um jacto de metal derretido contido num deposito.

Está formado o lingó fundido, que vem reunir-se aos seus anteriores num galeão proximo do operador, para que este, querendo, possa ler a fundição e verificar se tem algum erro, caso em que ha que compôr por completo nova linha para substituir aquella.

Acabado o trabalho das matrizes, e enquanto outras seguem o mesmo caminho, aquellas são, pela machina, levadas ao alto do deposito ou caixa de typos, que acima descrevemos, onde a distribuição se faz pelos diferentes compartimentos em que as matrizes se acham separadas umas das outras.

O systema d'essa distribuição é por certo a parte mais engenhosa de toda a machina. Como cada matriz tem, na parte superior umas ranhuras ou cavas em posição differente das outras, é a passagem d'ella sobre a abertura que dá entrada para o compartimento que lhe corresponde, a abertura que tem igual feitio, que a faz entrar no logar devido e não permite que outra letra, a não ser igual, ali penetre.

Assim era a machina que vimos ha dez annos; agora, é natural que muitos melhoramentos já lhe tenham sido introduzidos, e d'elles tomaremos nota quando virmos a machina que em uma semana estará em Lisboa e vae ser apresentada a toda a imprensa nas officinas do *Seculo*, pelo representante da companhia o sr. Major Higgs actualmente em Lisboa para esse fim.

Depois d'aquelle primeiro conhecimento a que acima nos referimos, voltámos a vêr essas machinas, ha tres annos, e em quantidade que nos parece ser de umas seis, pelo menos, na officina de um jornal de Veneza, cremos que *Il Popolo*, ou

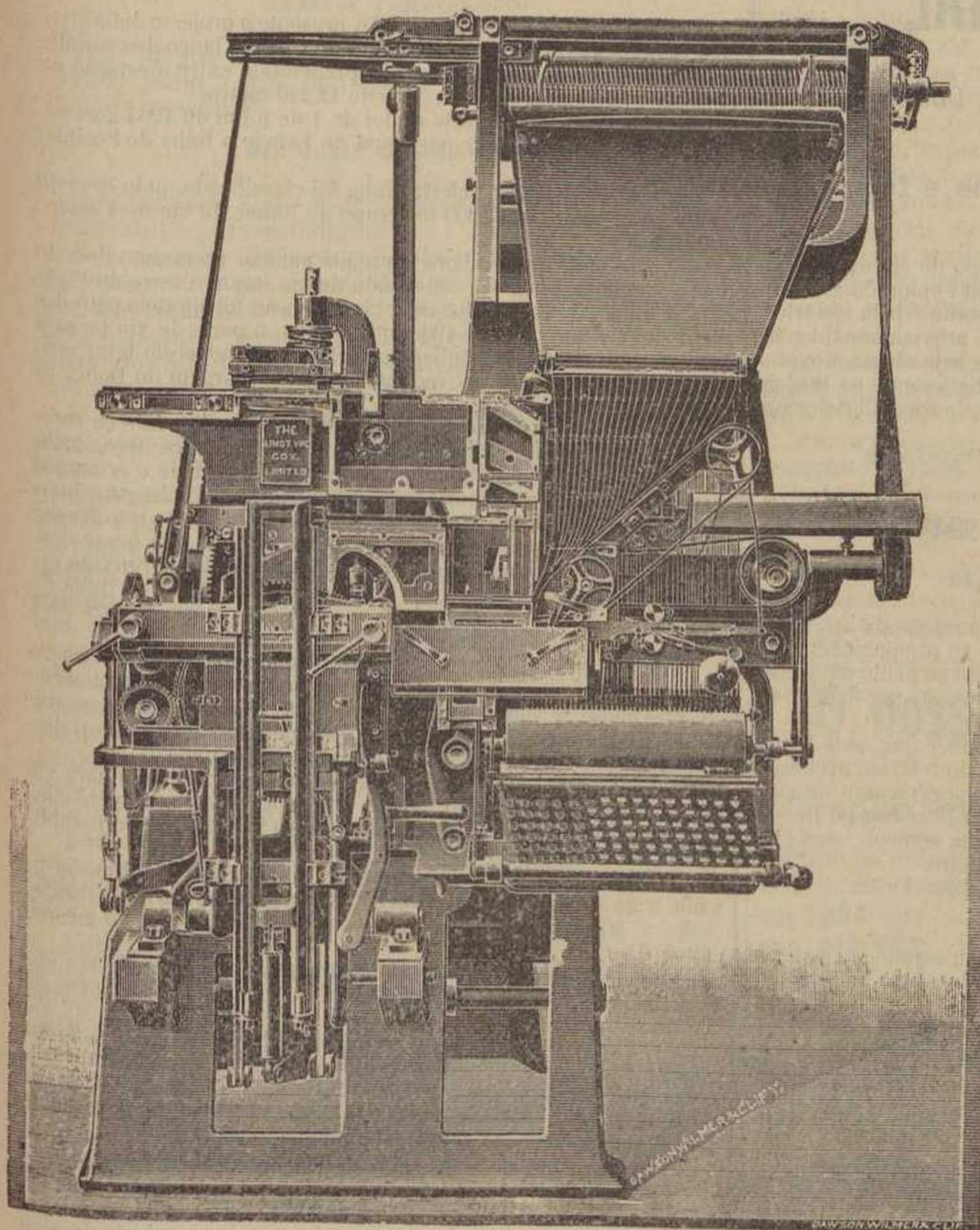
Il Messagero, e de novo nos falaram nellas, no anno passado, em Tokio, na redacção d'um dos nossos collegas japonezes que as ia adoptar.

Ahi nos disseram que o trabalho, por um operador adestrado pôde produzir 7.000 a 9.000 letras por hora. Tomando a média d'estes e sendo o corpo e a medida eguaes á composição d'esta noticia, teriamos que se comporiam 144 linhas ou quasi uma pagina em uma hora, quer dizer que um operario habil poderá compôr toda a parte de linhas cheias do nosso jornal em um maximo de dia e meio de trabalho.

Outra base de calculo é:

Pelo systema actual um operario leva regularmente uma hora a compôr o que é escripto em um quarto de hora.

Na *Linotype* compõe-se tão rapidamente como se escreve á machina; e um bom dactylographo escreve, pelo menos, duas vezes mais depressa do que o manuscriptor. Logo, devemos concluir.



metal que conservámos como curiosidade e hoje nos serve para demonstrar as vantagens do novo aparelho.

E é pelas explicações e exame que fizemos que vamos aqui fazer a descripção sem nos valermos de mais do que da propria memoria.

A machina occupa um espaço de pouco mais de metro e meio quadrado tendo uma altura de uns dois metros.

No alto e inclinada para traz ha uma caixa quasi triangular, coberta pela frente, com um vidro, onde, em numerosas carreiras, estão pequenas chapas rectangulares de metal amarello. Essas carreiras ou canaes abrem em baixo por meio de uma mola deixando cahir, uma de cada vez, as chapas metallicas.

Estas chapas, que não são letras, mas matrizes de letras, vem alinhar-se successivamente numa especie de componedor, e a sua saída dos canaes é determinada pela pancada, dada pelo operador numa das teclas de um teclado muito semelhante ao das machinas de escrever.

Que a machina compõe em 7 e meio minutos o que pela composição manual levaria uma hora; e que se compõe á machina duas vezes mais depressa do que se escreve; o que faz que sejam precisos dois redactores para dar que fazer a um só dactylotypographo, quando hoje um só jornalista produz original para quatro ty-graphos.

A gravura que acima damos é copia da que nos forneceu, em 1894, em Antuerpia, o agente da Companhia *Linotype* que ahí trabalhava com a machina.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Tendo-se verificado que a linha denominada de circulação que a Companhia de Carris de ferro do Porto tem explorado até aqui com a tracção animal, e agora pretende substituir pela electrica, está em condições de ser aberta á exploração provisoriamente: ha por bem Sua Majestade El-Rei autorizar que seja aberta á exploração publica provisoriamente a referida linha assente na Rua da Boa Vista, Campo da Regeneração, Ruas de Gonçalo Christovam, Fernandes Thomaz e Duque de Bragança.

Paço, em 13 de abril de 1904.—*Conde de Paço-Vieira.*

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Não se achando ainda cumprida a prescripção do art. 6.º do decreto de 6 de outubro de 1898 em relação ao prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço, incluído no plano das linhas complementares ao norte do Mondego, aprovado por decreto de 15 de fevereiro de 1900:

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que, pela Direcção do Minho e Douro, se proceda ao estudo do referido prolongamento para via larga nas condições da maxima economia de construcção, devendo o estudo ser dividido em dois troços: de Valença a Monção e de Monção a Melgaço, que sómente será feito depois de estar concluído o projecto do primeiro.

Paço, em 5 de março de 1904.—*Conde de Paço-Vieira.*

Tendo suscitado reclamações o tracado, em estudo, da linha do Sado entre Alcacer e proximidades de Grandola pela margem esquerda do rio;

Considerando quanto importa attender na escolha da directriz todas as conveniencias regionaes e assegurar a mais completa acção de fomento da referida linha;

Considerando o subido valor do Alto Sado, região susceptivel de grande progresso agricola, a que obsta a falta de communicações;

Considerando por outro lado que não é menos importante, já pelos seus productos agricolas, já pelos jazigos mineiros que encerra, a região de Grandola;

Considerando que para bem servir o valle do Sado seria preciso adoptar o tracado rigorosamente marginal, afastando a linha de região de Grandola, alongando consideravelmente o tracado e tornando a construcção mais cara pela série de obras de arte necessarias sobre os afluentes do Sado na margem direita;

Considerando que o trafego de transito, constituido pelas reações entre o Algarve e Lisboa, será muito importante na linha do Sado devendo-se por isso fazer o tracado o mais directo possivel, para evitar a esse trafego e aos minerios da região intermedia um excesso de percurso dispensavel e oneroso;

Considerando que, a adoptar-se o tracado da margem esquerda, teria de se construir uma estrada que, acompanhando o Sado, viesse pôr em communicação com o caminho de ferro nas proximidades do Valle do Guiso, a região para montante do local onde termina a navegação;

Considerando que o dispendio exigido pela construcção d'essa estrada, junto ao que resultaria do alongamento do tracado e das maiores difficuldades de construcção, teria melhor emprego na construcção economica de um ramal de serviço na região agricola do Alto Sado, se os estudos demonstrarem a superioridade do tracado da linha principal pela margem esquerda;

Tendo em conta os resultados do inquerito determinado pelo decreto de 6 de outubro de 1898 e as disposições do decreto de 27 de novembro de 1902:

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que, no caso de não poder ser seguida pela directriz da linha do Sado, a margem direita do rio entre Alcacer e S. Romão, sem alongamento do tracado e sem o desviar da região de Grandola, nem aggravar o custo da construcção, se proceda, com o estudo pela margem esquerda, ao de um ramal de via larga nas condições mais economicas de construcção, que, bifurcando da linha principal no ponto conveniente, siga pela margem do rio até a foz do Odivellas ou, pelo menos, até a do Xarrama, para serviço da parte do valle do Sado em que este não é navegavel e de que afaste a linha principal, devendo o tracado d'esta ser o mais directo possivel e servir nas melhores condições a região agricola e mineira de Grandola.

Paço, em 19 de abril de 1904.—*Conde de Paço-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto definitivo, com data de 29 de fevereiro ultimo, do primeiro lanço do caminho de ferro do Pocinho a Miranda, comprehendido entre a estação de Pocinho e Moncorvo, na extensão de 12.240 metros;

Considerando que a carta de lei de 1 de julho de 1903 auctorizou o Governo a construir por conta do Estado a linha do Pocinho a Miranda;

Considerando que a referida linha foi classificada, pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900 no grupo de linhas de via de 1 metro de largura;

Considerando que, embora no plano annexo ao mesmo decreto figure tambem, para ser construido de via larga, o troço do Pocinho ás minas de Roboredo, essa classificação foi alterada pelo decreto de 15 de julho de 1903, que limitou a parte de via larga á extensão absolutamente indispensavel para se poderem fazer economicamente em local conveniente junto da margem do Douro as baldeações de minerio;

Considerando que em vista do estudo empreendido se reconhecer offerecer a estação do Pocinho os requisitos necessarios para nella poder ser feito com rapidez, commodidade e economia o trasbordo das mercadorias e especialmente dos minerios, marmores e alabastros da região servida pela linha e por isso foi determinado em portaria de 11 de novembro ultimo que nessa conformidade fosse elaborado o projecto de ampliação da referida estação, tornando-se dispensavel a via larga além d'ella na linha do Pocinho ás minas de Roboredo, a qual pode, com a largura de 1 metro, dar vazão a um trafego importantissimo.

Considerando que o onus insignificante que á administração advirá da baldeação dos minerios, facilmente realizada pela acção da gravidade, é sobejamente compensado pela importante economia realizada na construcção da linha e pela facilidade de estabelecimento das linhas de serviço dos jazigos ferrieros;

Considerando que o projecto elaborado anteriormente para via larga mostra bem quão grande é a economia realizada pela construcção da linha com a largura de 1 metro, e os limites correspondentes de raios de curvas;

Considerando que por decreto de 21 de outubro ultimo foi fixada uma dotação para o começo da construcção da linha do Pocinho a Miranda nos termos do decreto de 15 de julho do mesmo anno;

Considerando que não deve ser protraído o inicio de tão importante melhoramento, instantemente reclamado pelos povos da região.

Visto o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 14 do corrente, que julga bem estudado o projecto do primeiro lanço do Pocinho a Moncorvo;

Ha por bem approvar o referido projecto e orçamento, e determinar que se proceda sem demora á sua execução.

Paço, aos 20 de abril de 1904.—*Conde de Paço-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de uma variante no ante-projecto do segundo lanço da 1.ª secção da linha de Ponte de Sôr, mandada estudar por portaria de 9 de outubro do anno findo; ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 21 do corrente, determinar que o projecto definitivo do referido lanço seja elaborado em harmonia com o ante-projecto primitivo, com a modificação indicada no citado parecer.

Paço, em 22 de abril de 1904.—*Conde de Paço-Vieira.*

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Convindo completar e introduzir algumas modificações indicadas pela experiencia na portaria de 3 de setembro de 1903, que regulou os serviços da construcção do caminho de ferro de Malanje: ha Sua Majestade El-Rei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º O pessoal da segunda divisão, serviços de construcção e exploração, da Direcção dos Caminhos de ferro de Loanda poderá ser empregado na primeira divisão, serviços de fiscalizaçáo, sempre que o engenheiro director o julgue conveniente.

Art. 2.º O limite das ajudas de custo para os engenheiros e conductores, a que se refere o § 3.º do artigo 16.º da portaria de 13 de setembro de 1903, é fixado em 360 dias.

Art. 3.º O pessoal da Direcção dos Caminhos de ferro de Loanda não poderá ser nomeado ou distrahido para o exercício de quaesquer cargos estranhos à mesma direcção.

Paço, em 11 de abril de 1904.—Manoel Raphael Gorjão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Annexos d'este numero

Nem menos de treze, entre tarifas e suas ampliações, damos junto a este numero. D'ellas vamos fazer a costumada resenha.

Das linhas do Sul e Sueste

Additamento à n.º 3 de grande velocidade, bilhetes de assignatura para estudantes.

A concessão de redução de preços para os bilhetes de assignatura aos estudantes que, vivendo nos arredores das cidades, veem diariamente a estas frequentar aulas, collegios, lyceus, etc. não existia na tarifa das linhas do Sul e Sueste e passa a ser agora applicavel, por esta ampliação da tarifa B.

E' uma nova vantagem de que o publico que habita nas povoações servidas por aquellas linhas vae disfructar.

Especial D, reforma da actual.—Continúa a ser applicavel esta tarifa ao transporte de passageiros em grupos — operarios em 3.ª classe, ou collegiaes em 2.ª ou 3.ª — sendo a reforma unicamente para modificar os preços, pondo os do 1.º grupo mais d'accordo com a tarifa geral, passando o minimo de passageiros de 10 para 12 e ampliando-se a concessão d'estes bilhetes aos alumnos até 21 annos.

Ampliação à mesma tarifa. — Tambem começa já a vigorar uma ampliação d'esta tarifa pela qual são concedidos tambem bilhetes collectivos de 3.ª classe aos grupos de 20 ou mais operarios entre a rede do Sul e Sueste e as linhas do Norte e Beira Alta.

Em cada linha é applicada, nestes casos, a tarifa correspondente, isto é, que no Sul, até ou desde Vendas Novas, vigora a tarifa D; no Norte a n.º 9 e na Beira a N B 4.

Voltaremos a referir-nos a esta combinação porque tambem damos hoje a ampliação d'estas duas ultimas tarifas.

Modificação da n.º 2 de pequena velocidade. — Tem por fim esta modificação das condições da tarifa ha pouco publicada ampliar a applicação dos seus preços reduzidos não só aos pequenos percursos inferiores aos 60 kilometros que ella marcava como minimo, como torna-la latitudinaria ás estações situadas além de Casa Branca, com a restricção, porém, de que, quando o destino ou a procedencia seja entre esta ou Palmella e Lavradio, as expedições pagarão como se se destinassem ou procedessem do Barreiro.

Tambem foi ampliada a concessão do transporte gratuito de taras ás latas, garrafas e outras.

Modificação da n.º 3 de pequena velocidade. — Representa esta modificação um importante abatimento de preços do transporte dos toros de pinho que de 14, 13 ou 12 réis que pagavam, segundo o percurso, passam a pagar 8, 7 ou 6 réis.

Por outras palavras, é um abatimento de 6 réis por tonelada e kilometro, qualquer que seja a distancia, sempre não inferior a 30 kilometros ou pagando por elles.

Anexo à especial n.º 5, pequena velocidade. — Apenas tem por fim fixar os numeros e série dos vagon de 19 toneladas a que se refere a condição 4.ª da tarifa.

Modificação da n.º 11, pequena velocidade. — Tem por fim beneficiar as expedições inferiores a 1.000 kilogrammas de farinhas com destino a Messines e mais além, incluindo-as no grupo B, da tarifa que lhes fixa um preço maximo.

Modificação da n.º 12, pequena velocidade. — Introduz

pequenas modificações nas condições da tarifa, reduzindo a carga minima e o percurso, em certos casos.

Da Companhia Real

Tarifa dos Despachos Centraes de Lisboa. — Substituindo a antiga tarifa, vem esta agora trazer ao serviço duas modificações importantes: o estabelecimento d'um novo Despacho Central no centro de um bairro afastado das estações — a rua 24 de julho — e a expedição, em todas as estações, de bagagens, recovagens, mercadorias e animaes a peso, com destino aos dois Despachos, o que até hoje não existia.

No mais os preços são os mesmos e as condições mantidas, e ampliadas com as do novo serviço de chegada.

Ampliação da n.º 2, grande velocidade. — São por ella, creados preços reduzidos para passeios de collegiaes procedentes de Lisboa, de Campolide, de onde o collegio que ali existe tem por costume realizar repetidas excursões, e do Porto, especialmente para os que procedem do Minho e Galliza, para as estações da nova linha: Coruche e Vendas Novas.

Ampliações das n.º 9, e N B n.º 4, grande velocidade. — São as tarifas a que acima nos referimos, tratando dos bilhetes collectivos entre o sul e o norte do paiz, e servem para fixar os preços não só da estação de Vendas Novas, que servem para o serviço local e para as combinações com a rede do Sul, como de todas da nova linha para as de Payalvo a Porto e Santa Comba a Celorico ou vice-versa.

Armazenagem gratuita. — Passa a ser concedida, na estação do Caes dos Soldados, ás expedições de liquidos, taxadas pelos preços especiaes A e B da tarifa 2 de pequena velocidade.

Tarifa especial n.º 13. — No Sul e Sueste. Foi reduzido a 4 toneladas o minimo da carga por vagon para a cortiça em transitio.

O nosso brinde em 1904

Grande mappa da Austria-Hungria

Começa com este numero a ser distribuido aos nossos estimaveis assignantes o promettido **Brinde da Gazeta, em 1904** que, como dissémos, consta de um bello **Mappa dos caminhos de ferro da Austria-Hungria**, medindo 1^m,15 por 0,85, impresso a dez côres sobre excellente papel.

Todas, absolutamente todas, as linhas ferreas d'aquelle grande paiz ali figuram com a maior precisão e por fórma bem clara, tendo não só a designação de todas as estações ferroviarias como um sem numero de nomes de cidades e villas, e os canaes ou rios que as servem.

A fórma da distribuição do Brinde será a seguinte:

As repartições publicas e companhias que recebem o jornal em maços receberão, por separado, no dia seguinte, o mappa em rolo, de tantos exemplares quantos são os do jornal; e aqui pedimos aos funcionarios a quem compete a distribuição por diferentes dependencias dos ministerios ou das administrações, que façam distribuir com o maior escriptorio um exemplar do mappa a cada pessoa ou entidade a que é ordinariamente distribuido ou enviado o jornal.

Aos nossos assignantes de Lisboa que recebem o jornal por proprio será, tambem por proprio, entregue no dia seguinte, enrolado para poderem conserva-lo no seu escriptorio, sem dobras.

Exceptua-se os que já nos communicaram desejarem receber o *Brinde* collado em panno, envernizado e com reguas e aquelles que communicarem igual desejo no acto de lhes ser entregue em papel.

O preço d'essa preparação é de 1\$000 réis por exemplar.

Os que recebem o jornal, tanto em Lisboa como nas provincias, pelo correio é o *Brinde* enviado dentro d'este numero, para o que elle vae em caderneta aberta, para evitar mais dobras que prejudicariam o mappa.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

Costumes.—A instrução, o azeite, agua por toda a parte.—A estação do caminho de ferro.—De Yokohama a Tokio.—Anúncios extraordinarios.—Ah! ah! ah!

Como a civilização japonesa já é a mais adeantada e a mais effectiva d'essas civilizações orientaes, que differem, em grande parte, das civilizações europeias, não ha duvida que o Japão, em alguns pontos dá proveitosas lições aos paizes occidentaes e produz a melhor impressão em quem visita aquellas cidades pela primeira vez.

Uma das provas, a mais evidente e a mais util, é o derramamento da instrução popular.

O numero das suas escolas primarias orçava, ha dois annos, por 30.000 e a quantidade de alumnos por quatro milhões. Ora sendo a população do Japão, em 1898, de 44 milhões, vê-se que dez por cento d'esta população frequentava a escola, ou, segundo parece, raro era o menor que não a frequentava.

Outra manifestação de civilização é o azeite.

Evidentemente não ha paiz mais limpo do que o Japão, por isso mais são, mais robusto nos seus habitantes, mais hygienico nas suas povoações.

O operario, o trabalhador, toma invariavelmente dois banhos por dia. Os que teem trabalhos menos fatigantes não deixam de banhar-se diariamente. Nos estabelecimentos, em todas as casas de habitação, ha sempre banheiras cheias de agua limpa.

Na construcção das cidades attende-se forçosamente a que á porta dos estabelecimentos de ambos os lados da rua, passe uma canalização d'agua da qual os commerciantes se servem para continuas lavagens dos braços e pernas, para aspergirem no solo da loja e regarem a rua em frente das portas. Alguns aproveitam qualquer pressão d'agua para construir, á porta da loja, piscinas com repuxos em trabalho continuo.

As casas são lavadas pelo menos uma vez por dia, e nalguns hotéis, dirigidos por japonezes, onde me alojei, notei que o chão era lavado regularmente duas ou tres vezes por dia.

Por uma lei da repartição de sanidade publica, a policia sanitaria tem o direito até de entrar durante a noite nas casas, para verificar se a hygiene é mantida. Outro decreto ordena que os estabelecimentos sejam completamente limpos e desinfectados duas vezes no anno, removendo-se para a rua todos os armarios e artigos á venda, para a casa ser limpa, inclusive levantando o solho, para o que este é constituido por quadrados de madeira, facilmente removiveis, e os objectos espanejados e batidos da poeira antes de arrumados de novo.

Nas casas particulares não se entra com o calçado que serve na rua, fazendo-se por isso substituição á porta ou entrando em meias ou de pés nus. Ha até em casas mais apuradas, o uso de ter uns chinelllos especiaes á porta das latrinas.

O chão é coberto em toda a parte por esteiras de palha, debruadas de lã, em quadrilongos, invariavelmente de 1^m,80 por 0^m,90, esteiras que servem só meio anno, e se succede cahir-lhes uma nodoa é costume serem logo substituidas.

Como o trajo kimono não tem botões e apenas envolve o corpo, abrindo-se com facilidade, o japonês, sempre que, encontra agua e tem tempo para se lavar, aproveita fazer uma ablução parcial, quasi geral se pôde.

E' notavel vêr isto. Em algumas estações de caminhos de ferro ha na plataforma uma canalização d'aguas com dez ou mais torneiras que lançam os seus jorros numa calha, a um metro do chão. Junto a cada torneira uma tijella ou pucaro de madeira.

Ao parar o comboio numerosos passageiros — homens e mulheres — da 2.^a e 3.^a classes percipitam-se para essas torneiras, onde disputam os primeiros logares, para lavarem o rosto, o peito, as pernas, vasando repetidos pucaros d'agua sobre a cabeça; e ao retirarem-se mo-

lham um pequeno pano com que se preveniram, para num canto da carruagem, completarem ainda as suas lavagens.

Não ha nas ruas nem nas casas, o menor mau cheiro; raro se vê lixo ou detritos a não ser quando se está procedendo a limpeza, e a propria poeira parece que não poisa naquellas paredes e chão sempre da mais esculpida laca lustrosa.

As estações dos caminhos de ferro teem salas separadas para cada classe, azeiadissimas, com gabinete de toilette e jornaes e revistas para leitura mesmo as de 3.^a e é nessas salas que estão as respectivas bilheteiras.

E' esta uma commodidade que nunca vi em parte alguma e se devia generalizar.

A de Yokohama, e algumas outras, teem — sempre por causa da hygiene — como que platéas, na plataforma, onde os passageiros de 3.^a esperam o comboio, assentados ao ar livre.

Tambem se nota nessa estação a belleza dos quadros annuncios que a guarnece. Alguns são mesmo ricos, em preciosas esculpturas a côres e ouro. E' que o grande reclamo americano já por lá vae sendo muito usado.

Outras manifestações d'este costume nos esperam, na continuação da viagem.

Aparte isto, nada tem de especial a primeira estação de caminhos de ferro em que entrei, no paiz do crysantemo.

Os comboios são compostos de longos vagões-salões, com bancos lateraes longitudinaes, estofados de velludo os de 1.^a classe, de crina os de 2.^a e sem estofo os de 3.^a Todos os vagões teem lavabo e retrete e todos os de 1.^a levam um conductor, sempre um rapazito attencioso, que faz todo o serviço dos passageiros, escovando-lhes o fato e o chapeo, quando estão proximos a deixar o comboio, fornecendo-lhes chinelas e ventarolas durante a viagem, limpando continuamente os estofos, fechando as vidraças quando vamos a entrar nos tuneis, provendo de chá o bule que, numa pequena mesa, vae no meio da carruagem.

Afora o chá e as chinelas, por lá me lembrei de que essas limpezas se poderiam fazer por cá, mesmo sem despesa para as linhas ferreas, porque o passageiro nunca recusa a pequena gorgeta a quem lhe presta tão uteis serviços.

O percurso, de 18 milhas, até Tokio é muito pittoresco. A' direita a grande bahia de Tokio; á esquerda bosques de cerejeiras e ameixoeiras, alguns de grande espessura, em que se destacam originaes annuncios feitos em madeira recortada, uns em enormes letras de 10 metros d'altura, outros representando figuras humanas, garrafas de wiski, de cerveja, pacotes de cigarros, etc. Um d'estes annuncios, o mais original, é o de um fornecedor de fardamentos e equipamentos militares: representa um pelotão de soldados, em tamanho maior que o natural, tambores e cornetas á frente, como que marchando pelos campos. Na bandeira desfraldada vê-se o reclamo á loja.

A estação de chegada não se chama Tokio, mas Shim-bashi; é como nós chamamos aqui Alcantara ou Santa Apollonia, em Paris se diz Saint Lazare em Londres Charing-Cross. O nome da terra deixa de existir.

A' porta da estação somos convidados a tomar numero para o carro que deve conduzir-nos e declarar para onde queremos ir. Então um policia acompanha-nos a tomar o carro, dá as suas instruções ao conductor e diz-nos quanto devemos pagar pelo transporte.

E' mais do que se usa nas grandes capitães da Europa, onde apenas se nos indica o carro, quando não deixam ao viajante o cuidado de o procurar.

A entrada em Tokio não indica uma grandiosa cidade. Esperavamos grandes edificios á moderna de cal e pedra, e até chegar ao hotel percorremos ruas extensas mas todas de casinhas baixas, pequenas, de construcção antiga, em madeira.

Uma sensação extraordinaria se produz no viajante, ao ouvir por sobre a cabeça, a todo o momento e por toda a parte uns gritos estridentes, como exclamações de admiração á sua passagem, soltados por um gigante alado e gritador.

Ah! Ah! Ah! Ah!

Assim se ouve de uma forma ensurdecadora, em vo-

zes que descem dos ares, saídas de gargantas afinadas mas, á primeira impressão, invisíveis para nós.

Só depois vemos que são bandos de corvos que esvoaçam por toda a parte, e poisam nos telhados, quasi á altura da nossa cabeça, e erguem de novo vôo, sempre soltando aquelle som matraqueador, insistente, que nos cae nos ouvidos como gotas d'agua gelada.

E' a praga de Tokio, os corvos. Milhões d'elles habitam os jardins e bosques da grande capital, e não ha caça possível para os exterminar.

Mas por isso o governo vingou-se d'elles... quanto poudes.

Pelas leis japonezas ninguem pôde estar mais alto que o imperador. Quando elle sae á rua é prohibido ter janellas abertas, em sitio por onde o Mikado passe, para que qualquer pessoa não possa olhar do alto o representante do supremo poder.

Ora como os corvos não podiam ser privados do abuso de voarem sobre a cabeça do imperador, um decreto do governo declarou-os oficialmente animaes réprobos, e assim se lhes infligiu o maior castigo... moral.

E desde então, parece, que os corvos se não calam com aquelles Ah! Ah! prolongados, que não se sabe bem se são um lamento d'alma por se verem objecto d'uma condemnação official, se um motejo pelo platonismo d'essa lei de uma originalidade japoneza.

Publicações recebidas

La Machine Locomotive, par Edouard Sauvage, Paris, livraria Béranger, rue des Saints Pères 15 — O proficiente escriptor francez, engenheiro em chefe de minas, consultor dos caminhos de ferro do Oeste e professor na escola superior de minas e no conservatorio d'artes e officios, publicou a 4.ª edição do seu manual pratico sob o titulo supra, que é um dos livros mais uteis e de boa consulta para todos que pretendem entender do machinismo d'esses instrumentos de tracção.

Bem o diz o sr. Sauvage na introdução do seu livro: «A Machine Locomotive» é um estudo escripto especialmente para o pessoal de tracção dos caminhos de ferro». E logo nessa introdução se vê como é pratico o caminho que o auctor traçou para fazer que o seu livro constitua um conselheiro util de todos os que se dedicam a manejar a alavanca de movimento como a proceder á reparação de qualquer dos elementos constitutivos d'esses complicados engenhos.

Põe esses homens ao corrente, por uma forma clara e precisa, de todos os detalhes e combinações de cada pertence da machina que teem que manobrar ou em que devem trabalhar. É um grande serviço prestado por Mr. Sauvage, não só a esse pessoal como a todos nós, ainda aos tão extranhos ao serviço ferroviario que apenas conhecem o caminho de ferro, por nelle viajarem, porque é a instrucção d'esse pessoal, o seu perfeito conhecimento dos órgãos mechanicos que teem sob o seu commando, que depende, em grande parte, a segurança da circulação.

Foi, convencida d'esta verdade que, logo que appareceu a primeira edição do precioso trabalho de Mr. Sauvage, a companhia do Este de França fez d'elle uma larga distribuição ao seu pessoal de tracção e officinas. A edição que temos presente é como já dissémos a 4.ª e consideravelmente augmentada e posta em dia com os ultimos e notaveis melhoramentos que teem sido introduzidos no mechanismo das locomotivas, desenvolvendo consideravelmente a parte consagrada ás Compound.

O auctor não se detém em longas referencias historicas sobre a origem da locomotiva á qual apenas se refere como base de comparação para o estado de aperfeiçoamento a que estas machinas chegaram hoje.

Depois, como um bom professor, methodico e pratico, vae tratando de leccionar o leitor sobre as generalidades, como força, trabalho, potencia, pressão, velocidade etc. Num capitulo separado trata das caldeiras, noutro do mechanismo, do leito, das molas, dos varios typos de

locomotivas, dos tenders, dos freios, da condução em marcha, da limpeza, reparação, regulamento e todos os trabalhos nos depositos. O livro custa apenas 5 francos.

Companhia Nacional

Realizou-se hontem 30 a assembléa geral d'esta companhia, para discussão do relatorio e parecer referentes ao anno findo.

Esse anno foi notavel, na administração d'esta companhia, por dois factos importantes: a liquidação do saldo em divida aos obrigatarios, por meio da entrega de acções, divida que deixa de figurar no passivo da companhia, a emissão das obrigações da nova série Mirandella a Bragança, destinadas á construcção d'esta linha a que a companhia está procedendo.

Em vista da regularização da divida, as acções, que nunca appareci um no mercado, fizeram ali a sua entrada, e começaram logo subindo até as proximidades de 53000 réis, cotação que, é natural, se elevará em breve, porque ha todas as probabilidades de que em poucos annos ellas começarão a receber amortização.

A exploração rendeu 98 contos e tendo sido as despesas de 61 ficaram 37 de saldo positivo, sendo 28 contos da linha de Mirandella e 9 da de Vizeu.

O coefficiente de exploração foi 52,31 por cento na linha de Mirandella e de 76,91 por cento na de Vizeu, ou em média 62,28 por cento.

O movimento das linhas foi o seguinte, comparado com o anno anterior:

	Passageiros		Grande velocidade toneladas		Pequena velocidade toneladas	
	1902	1903	1902	1903	1902	1903
Linha de Mirandella	36.443	37.689	801	756	28.896	29.463
» » Vizeu....	54.268	55.756	976	896	42.466	45.434
Totales.....	90.711	93.445	1.777	1.652	41.362	44.894
A mais.....	-	2.734	123	-	-	3.532

A conta de ganhos e perdas dá os seguintes resultados; ao *haver*:

Importancia do saldo de 1898 da conta de Sommas á disposição, por effeito de prescrição.....	491.3443
Importancia do saldo da conta de Receitas fóra do trafego	3.178.604
Lucro da Exploração da linha de Mirandella.....	27.874.988
Idem da Exploração da linha de Vizeu.....	9.197.732
	40.742.5767

Debito:

Importancia de minimos para balançar a conta de imposto de rendimento	3097
Importancia da differença da garantia de juro para a conta da exploração, conta d'obrigações.....	23.935.757
Lucro liquido.....	16.806.913
	40.742.5767

Ao saldo liquido foi dada a seguinte applicação:

5 % para fundo de reserva, 840.345 réis;

12 % para os corpos gerentes, 2.016.830 réis.

O restante, 13.949.378 réis, para o fundo de reserva, ficando esse fundo em 24.372.317 réis.

A assembléa approvou sem discussão todas as conclusões do parecer do conselho fiscal e por proposta da mesa deu um voto de louvor á direcção pela boa gerencia que esta tem feito.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

(Conclusão)

Amortização no anno de 1903 com o producto da venda dos terrenos do Tejo

Em virtude do disposto no § 5.º do art. 3.º e alíneas b) e d) do art. 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das

obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização no anno de 1903.

148 a 160—1.941—1.942—1.969—2.023—2.024—2.339 a 2.348—2.481—2.482 (a)—3.067—3.431 a 3.436—3.754—3.894—4.213—4.214—5.076 a 5.083—6.588 a 6.592—6.920—7.336—6.481 a 7.483—8.711—9.806—9.970 a 9.975—10.671—11.147—11.328—11.329—13.845 (a)—15.344—15.345—16.959—16.960—17.229—17.230—17.653—17.878—18.100—18.101—18.103 a 18.114 (a)—20.008 a 20.010 (a)—20.058 a 20.061—20.088—20.089—20.323—20.328—20.329—22.068 a 22.072—22.078 a 22.080—22.785—22.786—24.710 a 24.713—25.209 a 25.219—25.831 a 25.833 (a)—25.961 a 25.968—26.081—26.949—27.033 a 27.036 (a)—27.088 a 27.090—27.093—27.094—27.401 a 27.420—27.444 a 27.447—28.603—30.133—30.179—30.298—30.453—31.770 a 31.780. Total 193 obrigações.

As 25 obrigações com o signal (a) teem o coupon n.º 18 e seguintes.

As 168 obrigações restantes teem o coupon n.º 19 e seguintes.

Obrigações de 4^o/100 privilegiadas de 2.º grau

194 a 206—234 a 240—632 a 646—3.945—1.460 a 1.464—1.478—4.479—4.631—1.633—4.635—4.637—4.639—4.641—4.643—4.645—5.017—5.018—6.987—6.988—7.051 a 7.054—7.747 a 7.758—7.945—7.946—8.076 a 8.081—10.374 a 10.387—10.861—11.287 a 11.291—12.815—12.816—12.819 a 12.830—13.075—13.556 a 13.558—14.739—14.740—17.151—17.152—21.246—22.001—22.043 a 22.046—22.125 a 22.128—23.788—23.789—24.892 a 24.905—25.751 a 25.753—26.850 a 26.852—26.881—30.877 a 30.879—31.851—31.911—31.912—32.677—32.678—35.857—35.859—35.860—36.045 a 36.054—37.457 a 37.468—39.126 a 39.128—41.984—41.985—42.826 a 42.840—44.977 a 44.982—45.125—45.126—46.920 a 46.924—48.224—48.591 a 48.595—49.968—49.969—50.174 a 50.211—50.233 a 50.237—54.330—54.331—54.957—54.958—55.153 a 55.155—57.110 a 57.130—57.465—57.466—57.941 a 57.946—57.988—59.166—59.261 a 59.265—59.490 a 59.497—60.275—60.276—60.852—61.034 a 61.038—61.301—61.302—61.389 a 61.392—62.813 a 62.822—62.861 a 62.865—63.095—63.316 a 63.321—63.560 a 63.570—63.576 a 63.578—63.585 a 63.591—64.625—64.635—64.636. Total 388 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 3 e seguintes.

Todas estas quatrocentas oitenta e uma obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.—O Presidente da Comissão Executiva, *Victorino Vaz Junior*.

Companhia do Caminho de ferro de Cintra à Praia das Mações

Por ordem do Ex.^{mo} Sr. Presidente da mesa da assembléa geral e a pedido dos corpos gerentes, é convocada extraordinariamente a assembléa geral d'esta companhia para reunir no dia 2 de maio proximo futuro, pelas duas horas da tarde, no escriptorio da companhia, rua Serpa Pinto, 11, 1.º, a fim de serem discutidas e votadas quaesquer propostas de character administrativo e financeiro que forem apresentadas, bem como para proceder á eleição de diversos cargos vagos.

No caso de se não poder constituir a assembléa por falta de numero de srs. accionistas ou de representação de capital, fica desde já convocada nova assembléa para o dia 18 do mesmo mez de maio, á mesma hora e no dito local, podendo esta segunda assembléa funcionar com qualquer numero de accionistas e qualquer representação de capital.—Lisboa, 15 de abril de 1904.—O Secretario da mesa da assembléa geral, *João de Freitas Ribeiro*.

Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

E' convocada para o dia 18 de maio ás duas horas da tarde, na séde social, a assembléa geral ordinaria d'esta companhia, para os fins do artigo 44.º dos estatutos.

Os depositos das acções ao portador effectuam-se até o dia 2 de maio: em Lisboa, na séde da companhia, rua de El-Rei, 99, 3.º, e em Paris, no Comptoir National de Escompte, 14, rue Bergère. Lisboa, 11 de abril de 1904.—O Presidente da assembléa geral, *Francisco da Silveira Vianna*.

Companhia dos Caminhos de ferro da Zambesia

São prevenidos os srs. accionistas que o conselho de administração, ouvindo o conselho fiscal, resolveu em sessão de hoje e nos termos do artigo 8.º dos estatutos fazer o chamamento da parte do capital ainda não satisfeito, ou sejam 23700 réis por acção.

A liberação das acções deverá ser feita na séde d'esta companhia, rua de El-Rei, n.º 99, 3.º, até o dia 15 de maio do anno corrente, recebendo nessa occasião os titulos assim liberados o respectivo carimbo.—Lisboa, 18 de abril de 1904.—O Presidente do Conselho de Administração, *Augusto Gomes de Araujo*.

Para os fins do artigo 29.º dos estatutos é convocada para 10 de maio, á uma hora da tarde, a assembléa geral ordinaria d'esta companhia, a fim de lhe ser presente o relatorio do conselho de administração relativo aos annos de 1902 e 1903 e o parecer do conselho fiscal e proceder ás eleições estatutarias.—Lisboa, 18 de abril de 1904.—O Presidente do Conselho de Administração, *Augusto Gomes de Araujo*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de abril de 1904.

Nada adeantou, antes mais se retardou, durante os ultimos 15 dias, a solução da nossa situação financeira.

As discussões do orçamento, na camara electiva, attingiu um grau de calor, de intransigencia por parte das facções politicas, que o governo conseguiu da corôa mais uma concessão, a de dissolver as camaras, cuja attitudé o incommodava.

Quer dizer que nem o orçamento se discutiu, nem uma lei de utilidade se votou, durante os tres mezes e meio que as camaras funcionaram! E' a confirmação da condemnação do nosso systema parlamentar, nada mais.

As propostas de fazenda foram postas de parte; o orçamento é como se não existisse ou fosse papelada inutil. O paiz continua a enveredar pelo tortuoso caminho da conversão de juros em divida effectiva que se accumula todos os semestres, todos os mezes.

Isto, todos o reconhecem, não pôde continuar; e todavia vae continuando e vae-se aggravando, até um dia que já se desenha no horizonte cheio de negrúmes em que a borrasca estale.

E entretanto as despesas publicas crescem, augmentam sob todos os pretextos, desenvolvem-se a todos os embates da politica partidaria, em verdadeiros desperdícios, desfalcando as insufficientes receitas do thesouro.

De uma d'essas despesas já, por parte do talentoso ministro da fazenda podemos, pelo menos, considerar-nos salvos.

Pessoalmente, e em conversa d'amigos que nos prezamos de ser ha muitos annos, nos assegurou, o sr. Pequito, que está na disposição de não auctorizar subsidio ou despesa alguma, pela sua pasta, para viajatas a S. Luiz.

Todos sabem que, por occasião de exposições, chovem os benemeritos que se propõem ir estudar á custa do estado a psychologia dos galinaceos ou as faculdades germinativas das couves.

Esse exodo custa-nos centenas de contos repartidos em pequenas parcelas pelos numerosos *nossos amigos* que vão viajar.

Aqui denunciámos o honroso designio do sr. ministro de não desfalcár os cofres publicos em favor d'este abuso, e sentimos que da nossa amizade só receba um mau serviço, porque já calculamos quantos desgostos essa obstinação lhe creará.

O movimento do mercado foi o seguinte:

Inscrições muito firmes tendo havido muita procura.

Externo 3^o/100 1.ª série afrouxou um pouco em virtude da baixa nas praças estrangeiras mas o movimento foi muito grande continuando a procura para capitalização, e em especial a troca d'outros valores por este papel.

Em outros valores do estado o movimento foi muito pequeno.

Acções dos Bancos Portugal, Commercial e Açores, fecham ainda com compradores, e os preços elevaram-se bastante devido á falta de vendedores.

Acções do Banco Ultramarino conservaram-se firmes mas houve sempre papel para fazer face ás compras.

Acções da Companhia do Gaz firmes mas sem movimento; as das Aguas foram muito procuradas fechando firmes. Os Phosphoros que tinham baixado em virtude de grande abundancia de papel fecham já com muita procura e firmes. Tabacos tiveram pouco movimento, mas os preços fecham firmes.

Obrigações: Aguas pouco movimento, ficando ainda com vendedores. Prediaes, o movimento foi regular e sem difficuldade na compra. Ultramarinas 6^o/100 firmes bastante, fechando com compradores. Companhia Nacional de Caminhos de ferro, pouco movimento.

Em valores da Companhia Real, o movimento foi regular em obrigações, mas em acções pouco se fez.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	43 1/2	43 7/16	Desconto no Banco de Portugal...	5 1/2 %
" cheque...	43	42 15/16	No mercado...	6 %
Paris 90 d/v.....	658	659	Cambio do Brazil...	12 1/4
" cheque.....	665	668	Premio da libra...	15020
Berlim 90 d/v.....	264	266		e
" cheque...	271	272		15040
Francfort 90 d/v...	264 1/2	266 1/2		
" cheque...	271 1/2	272 1/2		
Madrid cheque...	790	800		

Uma nova locomotiva

As officinas de Hanover dos caminhos de ferro do estado prussiano acabam de construir uma locomotiva gigantesca de grande velocidade que se distingue, sobretudo pela sua forma exterior que offerece muita analogia com a das locomotivas electricas.

Os novos melhoramentos adoptados pelos engenheiros allemães tiveram por fim dar á locomotiva a vapor certas disposições novas que se reconhecem mais vantajosa que as estabelecidas até agora e que não tem variado absolutamente nada depois da primeira locomotiva de Stephenson. Por este motivo, cobriram completamente a locomotiva e o *tender* com uma capa metallica apresentando a forma da caixa d'uma carruagem, ou melhor d'uma bagageira, e apresentando á frente uma camara como a do *wattman* das locomotivas electricas.

E' ahí onde vae o machinista que tem junto a si as alavancas dos diversos órgãos, os freios, o apito, os manómetros, etc. Dois corredores lateraes, ao longo do corpo da caldeira, põem-o em communicação com a plataforma da fornalha, situada atraz, no seu logar habitual e occupada por dois fogueiros.

O machinista communica tambem em marcha com os fogueiros por um tubo acustico.

Reconhece-se que o machinista assim collocado á frente e abrigado pelas largas vidraças da sua camara, pôde vigiar a via e distinguir os signaes, muito melhor do que os seus collegas das machinas ordinarias collocados na rectaguarda, por detraz dos oculos de vigia d'onde com muito mais escassa facilidade exercem esta vigilancia. O revestimento da nova locomotiva é continuado, por meio d'uma articulação, até o *tender* que fica tapado de todos os lados, formando assim um conjuncto d'um comprimento total de 27 metros e do peso de 110 toneladas.

Accrescentemos que a frente da camara do machinista termina em angulo, como nas locomotivas *corta-vento*, afim de reduzir ao minimo a resistencia do ar.

Nas experiencias, que se realizaram na linha de Marienfeld-Zossen, em concorrência com tres outras locomotivas rapidas equipadas da forma antiga, esta realizou a maior velocidade, ou seja 137 kilometros á hora, rebocando um comboio de tres carruagens de inter-communicação. Nesta marcha extrema, a estabilidade foi perfeita, e, apesar da machina ter feito 200 voltas de pistão por minuto, marchou sempre quasi que sem ruido algum.

Os engenheiros allemães mostram-se encantados com as vantagens que parece offerecer esta nova disposição.

O unico inconveniente é que o machinista collocado á frente fica muito mais exposto em caso de choque; mas isso succede tambem com as machinas electricas.

Reducção de tarifas

Foi publicada a lei que modifica os impostos de transito em Hespanha para os vinhos e azeites destinados á exportação estrangeira bem como o imposto de exportação dos generos agricolas frescos, e o imposto sobre bilhetes circulatorios internacionaes.

D'esta forma promove o governo hespanhol a exportação dos productos agricolas do paiz e attrahe os viajantes que queiram aproveitar as facilidades que concedem as tarifas combinadas das diversas companhias ferroviarias para viagens circulatorias percorrendo parte da Hespanha.

As companhias de caminhos de ferro de accordo com o ministro da fazenda, sr. Osma, reduziram as tarifas. Assim, pelo que toca a vinhos, concederam o seguinte abaixamento:

De 25 a 50 kilogrammas	5 por cento
» 51 a 100 »	10 » »
» 101 a 200 »	15 » »
» 201 por deante	25 » »

Este abaixamento é applicavel ao total do percurso quando o vinho saia do paiz e sempre que a base kilometrica não seja inferior a 0,35 por tonelada-kilometro.

Para os azeites ha reduções analogas, mas o maximo do desconto é de 15 por cento.

Espera-se que as restantes companhias adhiram á resolução das do Norte, Madrid, Zaragoza, Alicante e Andaluzes.

Foi uma excellente medida que devia ser imitada em Portugal.

Tarifas de fomento

Demos noticia ha pouco tempo das novas tarifas das linhas hespanholas destinadas a favorecer a exportação.

Hoje temos a referir uma outra tarifa da Companhia de Orleans, que favorece a exportação das primicias de fructas, hortaliças e legumes das regiões do sudoeste da França para a Allemanha.

Esta tarifa applica-se a todas as estações da companhia d'Orleans até Welkenraedt na fronteira belgo-allemã, em transito pela Belgica.

O transporte pela Belgica fica gratuito ao exportador francez por isso que a companhia franceza assume a responsabilidade da despesa nesse transporte.

EXPOSIÇÕES

Milão. — A commissão organizadora da exposição internacional que deve realizar-se em 1906 na cidade de Milão resolveu construir um modelo que seguramente constituirá um dos maiores attractivos d'este certamen.

E' o modelo do tunel do Simplão.

Em escala reduzida executar-se-hão as duas galerias do grande tunel reproduzindo-se com exactidão as phases mais interessantes d'este colossal trabalho.

Num tramo de 12 metros os visitantes podem examinar os revestimentos, num outro de 8 metros verão a galeria escavada prompta a ser revestida, depois outros com parte feita, etc.

Ver-se-hão as rochas cortadas, as cascatas, os machismos de transporte de força, etc.

Só não haverá a alta temperatura que se tem encontrado no tunel.

A linha ferrea do Baikal

Sabe-se que o governo russo quando construiu o caminho de ferro transsiberiano resolveu dispensar no principio a linha que contornasse o lago Baikal preferindo effectuar o transporte por este lago em grandes barcos a vapor.

As exigencias militares, porém, obrigam a esta construcção.

Está-se tratando de ligar portanto a estação Baikal da linha *Irkutsk-Lago Baikal*, junto da foz do *Angara* com a estação de *Missowaya* ou *Myssowsk* na linha transbaikaliana do caminho de ferro da Siberia.

Esta secção tem 260 km. e divide-se em duas partes: *Baikal-Kultuk* com 85,84 km., e *Kultuk Missowaya* com 174,32 em que se comprehende a concordancia de 3,2 entre *Tanchaj* e a margem do lago onde está o novo porto de desembarque dos vapores que depois da construcção d'este troço, servirão como meio auxiliar de transporte.

A parte Baikal Kultuk atravessa uma região montanhosa cortada de gargantas profundas e alterada por grandes macissos de rocha.

Terá por isso 32 tunneis que medem 5.870 m. e 200 obras d'arte importantes, pontes, muros de suporte, etc.

O tunel maior tem 800 m.

Ha trincheiras com 85 m. de profundidade.

O nivel da terraplenagem está a cerca de 9,6 acima do nivel do lago.

Na parte de Kutulka Myssowaya, que vae mais distante da margem do lago, ha um tunel pequeno mas tem de transpôr-se muitas correntes, pantanos, geleiras e terrenos movediços.

O custo total da linha circumbaikaliana está orçado em 40 milhões de rublos ou 155.000 por km.

Os estudos e pesquisas geologicas começaram em 1895. O raio minir.o é de 320 m. e as rampas maximas são de 8.

Os carris são de 32^{kg}.24, por metro.

Os tuneis fazem-se para duas vias.

A parte de Tanchoj a Myssowaya, 60 km., já ficou terminada em 1903, e para este anno contava-se concluir toda a linha, mas parece que isso não se conseguirá.

Iluminação electrica

As companhias ferroviarias, que pouco a pouco vão sendo levadas a ampliar ou estabelecer installações electricas, e que estão pensando na transformação que tem de fazer-se brevemente no seu material circulante pela adopção de locomotoras e carruagens automotoras electricas, transformação cada vez mais necessaria nas linhas suburbanas que demandam communicações rapidas e frequentes, vão entrando tambem no caminho do fornecimento e transporte da energia electrica para illuminação das estações.

A companhia dos caminhos de ferro franceza do Norte installou uma sub-estação de transformação na estação de Amiens para transformar a corrente continua da fonte electrica d'essa estação em corrente alternativa monophasica enviando-a assim a 5 km. de distancia, a *Longean* onde se utiliza para a illuminação da estação ferroviaria da mesma companhia.

Com a mesma fonte electrica illumina portanto duas estações.

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha

Foi auctorizada a sociedade anonyma *Hidro-electrica del Duero* a installar uma rede aerea de energia electrica de *San Roman* de la *Hornija* á cidade de *Toro* (Zamora).

França

A companhia do Metropolitano de Paris confiou á companhia Thomson-Houston a encomenda do material necessario para a installação electrica ou o *equipamento* da linha *Courcelles-Opera-Place Gambetta*.

As carruagens serão de dois trucs, com cerca de 15 metros de comprimento.

Italia

Está-se estudando uma linha electrica de dupla via entre Roma e Napoles na extensão de 203 kilometros, ao longo da costa, a 7 kilometros de distancia do mar.

Os comboios devem ter 100 kilometros de velocidade. Calcula-se que custará 110 milhões de liras.

A linha ferrea ordinaria entre estas duas cidades mede 249 kilometros.

Inglaterra

Foi a *North Eastern Railway* a grande companhia ferroviaria ingleza que primeiramente instituiu nas suas linhas um serviço regular de comboios electricos, o qual está em exploração desde os fins de março entre a estação central e *Benton*.

Os comboios são 4 por hora e o trajecto que é de cerca de 4 milhas inglezas executa-se em 11 minutos.

Esta secção é uma pequena parte da linha a electrificar, que comprehenderá 37 milhas de via dupla e quadrupla e que está quasi ultimada.

Por enquanto a tracção electrica é só para o transporte de passageiros mas já se adquiriram locomotoras para o serviço de mercadorias.

A corrente é transportada por terceiro carril. Tem a

tensão de 600 voltios. E' transformada em fontes secundarias que recebe a energia na tensão de 6.000 voltios.

A energia é adquirida á *Newcastle on Tyne Electric Syple Company* proprietaria da installação *Neptune Bank* e *Carville*.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques. — E' da maior importancia o seguinte telegramma do Cabo que a Havas deu no dia 27 sobre as resoluções tomadas no parlamento africano:

As duas camaras legislativas reunidas votaram por unanimidade uma moção convidando o governo colonial a entrar em negociações com os signatarios da convenção de Bloemfontein afim de serem suprimidas as preferencias concedidas a Lourenço Marques para as tarifas do caminho de ferro e as pautas aduaneiras. No correr da discussão o dr. Jameson, primeiro ministro da Colonia, disse que o governo reconhece que a convenção concede preferencias imerecidas á provincia de Moçambique, mas estão em curso negociações delicadas, e é melhor não discutir agora o caso, porque o governo do Cabo está sondando os outros governos interessados.

Como se vê prepara-se a guerra de tarifas á nossa linha ferrea, o que indubitavelmente vae trazer-nos prejuizos incalculaveis.

Algarve. — Deve abrir no dia 15 o troço de Faro a Olhão. Já foi nomeada a commissão que, por estes dias, vae examinar a linha.

O prolongamento até a Fuzeta inaugurar-se-ha em julho proximo; no fim do anno estará a linha pronta até Tavira e para o verão de 1905 todo o trajecto até Villa Real.

Serviço fluvial. — Devendo-se abrir em meados de 1905 á exploração o caminho de ferro até Villa Real de Santo Antonio, o Conselho de Administração resolveu mandar estudar desde já a conveniencia de destinar dois dos actuaes vapores para as carreiras fluviaes que teem de ser ali estabelecidas em correspondencia com o caminho de ferro, e de se adquirirem outros mais commodos e susceptiveis de maior velocidade para os substituirem no serviço do Tejo.

Alto Minho. — Segundo telegramma de Londres, realizou-se ali no dia 27 no hotel Savoy um grande jantar de despedida offerecido pelo grupo de banqueiros que tomou a seu cargo a construcção dos caminhos de ferro do Alto Minho, ao sr. visconde da Ribeira Brava, e aos engenheiros que vão partir para Portugal.

Trocaram-se brindes cordeaes ás duas nações e ficou assente o plano da inauguração dos trabalhos, para o que será convidado o governo.

O sr. ministro das obras publicas tem recebido sollicitações das camaras municipaes, principaes associações e influentes de toda a região que vae ser servida por estas linhas, para que seja concedida a garantia de juro necessaria a fim de que o contracto seja mantido.

Como se sabe o projecto apresentado em camaras já tinha parecer favoravel e estava até na ordem do dia para o dia seguinte áquelle em que foi dissolvido o parlamento.

Está, pois, o sr. conde de Paçô-Vieira na disposição de promover a publicação do decreto, visto que o contracto é por todos reputado vantajoso para a região e para o paiz por ser de absoluta seriedade o grupo inglez que o tomou.

Aquisição de carris. — Realizou-se no dia 27 o concurso limitado perante o Conselho da Administração dos caminhos de ferro do Estado para a aquisição de 5.400 toneladas de carris, sendo 1.400 para via estreita e 52.000 talas de junta, 12.000 das quaes para a via estreita.

Das 12 fabricas convidadas as allemãs enviaram uma só proposta apresentada pelo respectivo Trust offerecendo os carris a 114 francos e as talas a 144 francos por tonelada c. i. f. Lisboa e Porto.

Como esse preço foi mais favoravel preferiu-se a proposta e feita a adjudicação por portaria de 28.

Estação do Porto.—Foi approvedo o projecto da fachada principal da estação que fôra mandado reformar e determinar que a construção do edificio prosiga por tarefas.

Praticantes do Minho e Douro.—Foi fixado em 50 o numero de praticantes do movimento.

Draga para a Construção do Sul e Sueste.—Receberam-se as propostas de 12 casas convidadas a concorrer, estando actualmente em estudo para se escolher a proposta mais favoravel.

Beira Alta.—Ficou aberto a todo o serviço o apeadoiro de Limede, passando a chamar-se Limede Cadima, por servir estas duas povoações.

Os transportes pagam os preços applicaveis ás estações immediatas, Arazede e Cantanhede.

Porto-Madrid.—No proximo verão começará a circular, entre Porto e Medina, um comboio rapido semanal que ligará em Medina com o Sud-express vindo de Paris e com os rapidos de Madrid.

Por este processo os passageiros terão uma economia de 8 horas na viagem e a vantagem de partir do Porto á noite em lugar de perderem o dia em viagem.

Mirandella a Bragança.—Já chegaram do estrangeiro duas locomotivas e oito carrugens destinadas a esta linha em construção.

Quelimane.—No ultimo conselho de ministros, o sr. ministro da marinha expoz aos seus collegas a necessidade de, pelo acto addicional, ser promulgada a lei referente a este caminho de ferro, visto o parlamento ter sido encerrado antes do projecto, já com parecer favoravel na camara electiva, ter entrado em discussão.

Viação em S. Thomé.—No mesmo conselho de ministros foi tambem pelo sr. ministro da marinha chamada a attenção para este projecto pedindo que fosse convertido em lei, usando o governo da auctorização do acto addicional.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

A companhia das vias ferreas de Santander a Bilbao foi auctorizada a estabelecer a dupla via entre Bilbao e las Arenas. Os trabalhos devem estar prontos em dois annos.

Falla-se em que se fundirão as companhias del Norte, de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo.

Foi aberta á exploração a secção da linha ferrea de Jatiba a Alcoy comprehendida entre Alcoy e Onteniente. Méde 25 kilometros.

Esta linha que pertence á Companhia do Norte tem 64 km. de extensão e comprehende as estações de Jatiba, Genovés, Beniganim, Puebla de Rugat, Montaberner, Albaida, Onteniente, Agrés, Cocentaina e Alcoy.

Foi auctorizada á Companhia da via ferrea de Villena a Alcoy y Yecla a concessão do prolongamento do ramal de Yecla a Jumilla até Cieza na linha de Albacete a Cartagena.

Foi concedida a linha ferrea de Veriña, na linha de Leon a Gijón, ao Puerto del Musel, ao syndicato mineiro Veriña-Aboño-Musel.

Deve abrir proximaemente ao serviço publico o tremvia de Alicante a Crevillente e Eldre.

Está assente a linha de Moreda a Granada. Continuam as obras das estações.

FRANÇA

A rede de Ouest augmentou no anno de 1901, 52 km. pela linha de Messac a Ploërmel. Passou assim a ter 5.793 km.

O percurso dos comboios foi na via normal de 50.785.338 km. As receitas elevaram-se a 190.873.000 frs. dando mais 4.984.000 frs. do que em 1902. As despesas foram de 110.049.344 ou menos 3.007.320 frs.

As receitas liquidas foram 80.824.000 frs. ou mais 7.988.000 frs. do que em 1902.

A pequena velocidade deu 2.250.000 frs. os passageiros deram 1.387.000.

Os bilhetes de ida e volta contribuíram efficazmente para o augmento das receitas, assim como as assignaturas e bilhetes de banhos ou excursões. Tudo isso produzia 9.586.034 frs.

A companhia concedeu assignaturas semanaes para operarios e pequenos empregados com mais de tres filhos.

PRUSSIA

Seguido o *Jornal des Transports*, o ministro dos caminhos de ferro prussianos deu ordem para ser supprimida a 1.ª classe, nos comboios das vias ferreas do estado.

INGLATERRA

As 23 principaes companhias ferroviarias inglezas possuíam no fim do anno de 1903 17.837 locomotoras, isto é mais 77 do que fim do 1.º semestre de 1902.

A Midland Great Western tinha 2.790, a London and North Western 2.535, a Great Western 2.498, a Lancashire and Yorkshire 1.378.

AUSTRIA

Houve no anno de 1903 nas linhas ferreas austriacas 24 descarrilamentos, sendo 9 nas estações.

4 descarrilamentos nas estações e 7 fora das estações deram-se em comboios de passageiros.

Registaram-se tambem 7 collisões todas nas estações entre comboios de mercadorias.

Estes desastres produziram 7 feridos, todos empregados ferroviarios.

Não houve ferimentos nos passageiros.

ITALIA

Estão quasi terminados os trabalhos de construção do grande tunel de Varzo-Trasquera no troço Domodossola Iselle da linha que conduz ao Simplão na vertente italiana.

Este tunel tem quasi 4 kilometros de comprimento e é helicoidal.

E' o maior da Italia, d'este systema.

Tem tres secções helicoidaes unidas por pontes, de modo que os comboios apenas saídos d'um tunel entram numa ponte e em novo tunel, sempre em curva e em rampa até atingir a abertura do Simplão.

Foram executados os trabalhos pela companhia do Mediterraneo.

A linha de Domodossola a Iselle méde 37 kilometros. Só poderam evitar-se rampas superiores a 18 com um tunel em espiral.

Varzo fica junto da confluencia da torrente da Calzasca com o Diveria.

O tunel vae em rampa de 18 e em curva de 500 metros de raio. Foi aberto para duas vias.

Houve grandes difficuldades no trabalho da perfuração. As rochas não eram firmes e appareceram muitos lençoes de agua.

Empregaram-se perfuradoras Ferrox, móvida pelo ar comprimido.

O tunel que se segue ao de Varzo que é o de Moguetta, é mais pequeno pois só tem 400 metros. Custou muito a abrir por causa dos deslisamentos.

Algumas vidas custou.

O tunel atravessa o cone de dejecção d'uma torrente.

SERVIA

O ministro das finanças apresentou á Skupschina um projecto de lei auctorizando um emprestimo para a construção de uma nova rede de linhas ferreas de interesse local.

BULGARIA

A *Revue d'Orient* diz que a Sobranié bulgara votou um projecto de lei auctorizando o governo a proceder a um inquerito para a construção d'uma via ferrea transbalkanica e a contrahir um emprestimo para esta construção.

A linha sahirá de Tirnovo, atravessa as regiões da hulha de Trezna, vae a Stara Zagora ou a Nova Zagora, parallelamente aos montes dos Balkans.

Parece, porém, que tardará a realização d'este projecto.

ARGENTINA

Foi approvedo pelo congresso o plano das construções das novas linhas seguintes:

Guachipas ou de Zuviria a Tala Pampa com 47 kilometros. E' uma linha de construção difficil, tendo 118 obras d'arte e vãos que sommam 678 metros além de 446 metros em pontes;

Chumbicha a Mazán Andalgá com 221 kilometros;

Toma (San Luis) a Dolores (Cordoba) com 163 kilometros.

Os ramaes médem 672 kilometros.

MADAGASCAR

Não teem um bom aspecto as cousas relativas á construção da linha ferrea de Madagascar.

Sabe-se que as camaras francezas votaram um emprestimo de 60 milhões destinado á construção da linha ferrea de Brickaville aldeia situada a 15 km. do porto de Audévorauto na costa do Oceano indico, a Tananarive, capital da grande ilha.

Os trabalhos começaram em 1901. No fim de 1903 attingiu-se com difficuldade o porto de Ambovamaray, estando assentes 122 km. Faltam para chegar a Tananarive 90 km. mas um que ha com.

rampa de 30 a partir da aldeia de *Mosamanga*, é que exige grandes obras d'arte.

Ora o dinheiro está já gasto.

Accresce que o porto Andévoranto é inacessível aos grandes navios por causa das areias. O transitio portanto tem de ser por *Tamatam* com varias baldeações.

Está portanto longe de realização este melhoramento e considera-se precaria a situação financeira.

Notas varias

O Transafricano.—O caminho de ferro do Cabo ao Cairo deve attingir o Zambeze este mez, chegando ás cataratas Victoria.

O primeiro comboio do Cabo ao Zambeze deve realizar-se em principios de maio. A grande ponte sobre o Zambeze deve ficar concluida este anno. Feito isto, proseguirá a construção da linha do nordeste do Zambeze na direcção do Lago Tanganika até Brokam Hill, na distancia de 350 milhas.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Construcção de estradas de acesso

Pelo presente se faz publico que, no dia 9 do proximo mez de maio de 1904, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a adjudicação das tarefas abaixo designadas, em harmonia com a portaria de 28 de outubro do anno findo, segundo a qual os pagamentos ficam a cargo d'esta direcção:

1.ª tarefa.—Empedramento completo entre os perfis 384 e 453, na extensão de 1.232^m,52 do ramal da Estrada Real n.º 34 para a estação de Aregos;

2.ª tarefa.—Construcção completa do troço de estrada, na extensão de 382^m,51, comprehendido entre os perfis 74' e 118' da 3.ª variante entre perfis 1' e 118' do ramal da Estrada Real n.º 34 para a estação da Ermida.

As bases de licitação serão:

Para a 1.ª tarefa, 968\$000 réis;

Para a 2.ª tarefa, 2.340\$000 réis.

Para ser admittido á licitação da 1.ª tarefa, terá o concorrente de fazer previamente o deposito provisorio de 24\$200 réis, e para a admissão á segunda o de 38\$500 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e programmas do concurso estão patentes na secretaria d'esta direcção, na estação de Campanhã, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres horas da tarde.

Porto, 16 de abril de 1904.

Direcção do Sul e Sueste
Construcções

Faz-se publico que no dia 20 de maio de 1904, pelas doze horas do dia, na secretaria da 3.ª secção de via e obras, em Beja, perante o respectivo chefe de secção, terá logar a arrematação para a construcção do aterro, plataforma e edificio de passageiros para o apeadeiro dos Machados, ao kilometro 205,560 da linha de sueste.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 93\$750 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito 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 podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 3.ª secção de via e obras em Beja, e na da secção de expediente do serviço de via e obras, no Barreiro.—Beja, 26 de abril de 1904.

Juan Wenzel & C.^a - MADRID

28, Carrera de San Jerónimo, 28

APARTADO DE CORREIOS, 115 END. TELEGRAPHICO, WENZEL-MADRID TELEPHONE 1.216

Representantes geraes PARA HESPAHNA E PORTUGAL

Das mais acreditadas fabricas constructoras de machinas e de toda a classe de material electrico para installações

Dynamos, Transformadores, Motores e Machinas de vapor

MOTORES DE GAZ POBRE — FIO DE COBRE SIMPLES

CONDUCTORES, CABOS FLEXIVEIS—MATERIAL PEQUENO

ISOLADORES E GRAMPOS—APPARELHOS DE MEDIÇÃO E PRECISÃO

CONTADORES „LUX“

LAMPADAS DE INCANDESCENCIA
PHILIPS

LAMPADAS DE ARCO

VENTILADORES DE MESA E DE TECTO

Apparelhos para illuminação publica — Escovas de carvão e cobre

APPARELHOS DE LUXO — TELEPHONES „BERLINER“ — Campainhas e seus accessorios

ESPECIALIDADES:

TREMVIAS SEM CARRIS, systema „SCHIEHMANN“ Commutadores e porta-lampadas „SECURITAS“

Podem pedir-se orçamentos. — CATALOGOS GRATIS

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGUER

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Garros 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. Diária, 1\$500 réis a 2\$000 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 Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio, e atamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

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

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

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

MADRID Cesar Fereal. — Agente Commercial da Companhia dos camin os de ferro. Transportes, comissões

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.^a ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Szeiser, director.

GRANDE HOTEL

PEKKXX



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de maio de 1904

COMPANHIA REAL

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

Lisboa V. Alcantara Lisboa

Mangualde Guarda Mangualde e

C. Sobrô	Algôs	C. Sodrô	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-35 m.	5-49 m.	6-23 m.	6-38 m.
5-40 m.	5-54 m.	6-45 m.	7-0 m.
5-45 m.	6-0 m.	7-5 m.	7-20 m.
5-50 m.	6-5 m.	7-30 m.	7-45 m.
5-55 m.	6-10 m.	7-53 m.	8-8 m.
6-0 m.	6-15 m.	8-18 m.	8-33 m.
6-5 m.	6-20 m.	8-35 m.	8-47 m.
6-10 m.	6-25 m.	9-3 m.	9-18 m.
6-15 m.	6-30 m.	9-23 m.	9-38 m.
6-20 m.	6-35 m.	9-45 m.	10-0 m.
6-25 m.	6-40 m.	10-5 m.	10-20 m.
6-30 m.	6-45 m.	10-30 m.	10-45 m.
6-35 m.	6-50 m.	10-53 m.	11-8 m.
6-40 m.	6-55 m.	11-13 m.	11-30 m.
6-45 m.	7-0 m.	11-35 m.	11-54 m.
6-50 m.	7-5 m.	12-0 m.	12-15 m.
6-55 m.	7-10 m.	12-23 m.	12-38 m.
7-0 m.	7-15 m.	1-5 t.	1-45 t.
7-5 m.	7-20 m.	1-30 t.	2-8 t.
8-0 m.	7-25 m.	1-53 t.	2-30 t.
8-5 m.	7-30 m.	2-33 t.	2-54 t.
9-0 m.	7-35 m.	3-0 t.	3-15 t.
9-5 m.	7-40 m.	3-23 t.	3-38 t.
10-0 m.	7-45 m.	3-45 t.	4-0 t.
10-5 m.	7-50 m.	4-5 t.	4-24 t.
10-10 m.	7-55 m.	4-30 t.	4-45 t.
10-15 m.	8-0 m.	4-53 t.	5-8 t.
10-20 m.	8-5 m.	5-15 t.	5-30 t.
10-25 m.	8-10 m.	5-35 t.	5-54 t.
10-30 m.	8-15 m.	6-0 t.	6-15 t.
10-35 m.	8-20 m.	6-23 t.	6-38 t.
10-40 m.	8-25 m.	6-45 t.	7-0 t.
10-45 m.	8-30 m.	7-5 t.	7-24 t.
10-50 m.	8-35 m.	7-30 t.	7-45 t.
10-55 m.	8-40 m.	7-53 t.	8-8 m.
11-0 m.	8-45 m.	8-15 m.	8-30 m.
11-5 m.	8-50 m.	8-35 m.	8-54 m.
11-10 m.	8-55 m.	9-0 m.	9-13 m.
11-15 m.	9-0 m.	9-23 m.	9-38 m.
11-20 m.	9-5 m.	9-45 m.	10-0 m.
11-25 m.	9-10 m.	10-5 m.	10-20 m.
11-30 m.	9-15 m.	10-30 m.	10-48 m.
11-35 m.	9-20 m.	10-53 m.	11-8 m.
11-40 m.	9-25 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-45 m.	9-30 m.	12-23 m.	12-38 m.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-0 m.	8-14 m.	9-30 m.	10-14 m.
9-24 m.	10-8 m.	10-30 m.	11-14 m.
11-25 m.	12-9 m.	12-30 t.	1-14 t.
12-25 t.	1-9 t.	1-42 t.	2-23 t.
1-30 t.	2-14 t.	2-50 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.
9-43 n.	10-29 n.	10-40 n.	11-24 n.

Lisboa-Rocio Povoia Lisboa-Rocio

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

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-36 t.	6-0 t.	5-25 m.	6-48 m.
5-50 t.	7-14 t.	6-10 t.	7-38 t.
10-56 n.	12-19 n.	8-0 n.	9-23 n.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-27 n.	3-0 n.	7-15 m.	9-4 m.

Setil Vendas Novas Setil

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-33 m.	6-26 m.	4-30 m.	6-2 m.
9-1 m.	10-50 m.	1-20 t.	3-5 t.
5-37 t.	7-10 t.	7-40 t.	9-27 n.

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-10 t.	5-25 t.	9-40 n.	11-48 n.

Lisboa Entroncamento Lisboa

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

Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-5 m.	1-16 t.	7-20 t.	1-5 n.

Lisboa Porto Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-42 t.	4-10 m.	6-18 t.
9-20 m.	11-51 n.	1-58 t.	5-8 m.
11-15 m.	1-55 m.	4-42 t.	10-36 n.
4-23 t.	11-31 m.	8-25 n.	5-30 m.
7-13 t.	7-20 m.	—	—

Aveiro Porto Aveiro

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-55 m.	6-38 m.	7-7 m.	9-49 m.
10-15 m.	12-58 t.	6-52 t.	9-32 n.
4-52 t.	7-42 t.	—	—

Ovar Porto Ovar

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	9-16 m.	10-9 m.	11-57 m.
2-10 t.	3-55 t.	4-28 t.	6-33 t.
7-50 t.	9-39 n.	12-32 n.	2-16 m.

Espinho Porto Espinho

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-4 m.	8-10 m.	5-42 m.	6-44 m.
9-50 m.	10-5 m.	8-26 m.	9-35 m.
1-30 t.	2-37 t.	12-7 t.	1-9 t.
4-40 t.	5-41 t.	3-17 t.	4-19 t.
7-39 t.	8-34 n.	5-52 t.	6-34 t.
11-5 n.	12-9 n.	9-29 n.	10-34 n.

Lisboa Badajoz Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	4-29 t.
11-15 m.	6-40 t.	5-8 m.	6-18 t.
7-15 t.	—	—	—
9-30 n.	6-27 m.	—	—

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	1-41 t.	5-20 m.	5-39 t.
6-45 t.	5-1 m.	5-0 t.	12-15 n.
—	—	8-0 n.	9-3 m.

Coimbra Figueira Coimbra

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	5-55 m.	7-36 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-53 m.	9-29 m.
12-55 t.	2-11 t.	10-55 m.	12-32 t.
6-31 t.	7-48 t.	12-30 t.	3-5 t.
7-11 t.	9-26 n.	9-59 n.	11-30 n.

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	6-33 m.	5-35 m.	6-10 m.
7-30 m.	8-5 m.	7-40 m.	8-15 m.
9-0 m.	9-33 m.	9-5 m.	9-40 m.
11-0 m.	11-33 t.	11-25 m.	12-0 t.
3-0 t.	3-35 t.	2-38 t.	3-13 t.
4-50 t.	5-25 t.	4-25 t.	5-0 t.

Lisboa Setubal Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	9-28 m.	7-45 m.	9-47 m.
9-0 m.	10-44 t.	10-22 m.	12-0 m.
3-0 t.	4-50 t.	1-30 t.	3-13 t.
4-59 t.	6-30 t.	3-10 t.	5-10 t.
6-0 t.	7-35 t.	5-30 t.	7-26 t.

Pinhal Novo Setubal

Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-15 t.	2-40 t.	—	—

Lisboa Faro Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-50 t.	5-13 m.	6-0 t.	6-17 m.

Vendas Novas Faro Vendas Novas

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-50 m.	6-31 t.	8-30 m.	7-41 t.

Lisboa Moura Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-0 m.	5-10 t.	7-5 m.	3-13 t.
4-50 t.	3-0 m.	8-0 n.	6-10 m.

Lisboa Vendas Novas Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	10-31 m.	5-25 m.	8-13 m.
3-0 t.	6-0 t.	2-10 t.	5-0 t.

Lisboa Estremoz Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-51 m.	3-19 t.	8-15 m.	3-13 t.
9-0 m.	—	—	5-0 t.
3-0 t.	11-11 n.	12-5 n.	6-10 m.
4-59 t.	—	—	8-15 m.

Casa Branca Evora Casa Branca

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-25 m.	9-15 m.	7-10 m.	8-0 m.
6-30 t.	7-10 t.	5-30 t.	6-20 t.

Tunes Faro Tunes

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-35 m.	9-13 m.	3-43 t.	5-27 t.

Tunes Portimão Tunes

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-49 t.	7-5 t.	6-0 m.	7-22 m.

BEIRA ALTA

Figueira Pampilhosa Figueira

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-40 m.	7-25 m.	8-10 m.	10-5 m.
4-15 t.	6-10 t.	6-40 t.	8-25 n.

Pampilhosa V. Formoso Pampilhosa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-15 m.	3-25 t.	10-25 m.	5-31 t.
4-25 t.	7-21 t.	1-57 t.	7-5 t.

Pampilhosa Mangualde Pampilhosa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-10 m.	8-40 m.	4-5 m.	7-15 m.
7-35 t.	11-5 n.	6-31 t.	9-15 n.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-55 m.	12-0 m.	3-20 t.	6-15 t.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 9 de Maio sahirá o paquete **Thames** para

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion**. Sahirá a 6 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Corrientes**. Sahirá a 20 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Tarragona, Havre e Anvers, vapor francez **Saint Thomas**. Sahirá a 2 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Amazon**. Sahirá a 3 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Bremen e Hamburgo, vapor allemão **Calabria**. Sahirá a 4 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Philippinas, vapor hespanhol **Alicante**. Sahirá a 11 ou 12 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 4 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Chili**. Sahirá a 16 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Genova, Leorne, Napoles, Brindisi, Veneza, Trieste e Fiume, vapor inglez **Asiout**. Espera-se a 1 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Santos**. Sahirá a 16 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Iquitos, vapor inglez **Napo**. Sahirá a 9 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool, vap. hespanhol **Isla de Luzon**. Sahirá de 15 a 17 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres, vapor hespanhol **Colon**. Sahirá a 1 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a 7 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



Mogador, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 11 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 7 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Prinz Eitel Frederick**. Sahirá a 11 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Pampa**. Sahirá a 2 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de maio. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Thiago, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Bolama**. Sahirá a 18 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 9 de maio. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 4 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

J. B. FERNANDES & C.^a

SUCCESSORES DE JOSÉ GREGÓRIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.^o LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

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

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

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

Artigos para tratamento de vinhas

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

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18