

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR
C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Annexo á tarifa especial n.º 3, de g. v.

Aviso sobre a n.º 11 de p. v.

Modificação da n.º 8 de p. v. do Sul e Sueste.

SUMMÁRIO

	Páginas
DICTADURA JUSTIFICADA, por J. Fernando de Sousa	161
ACQUISIÇÃO DE UMA DRAGA	162
PARTES OFICIAIS — Decreto de 2 de maio da presidência do conselho de ministros	163
TARIFAS DE TRANSPORTE	164
VIAGENS NO ESTRANGEIRO	165
VIAS FERREAS COREANAS	166
NOTAS DE VIAGEM — XXII — A primeira via ferrea japoneza — Tokio — Costumes — As construções — Casas sem mobilia — Viação — O papel — Balões e emblemas	166
EXTINGUIDORES GAUTSCH	167
FARO A OLHÃO	168
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	168 e 169
PINHEIRO CHAGAS	170
ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO	170
TRACÇÃO ELECTRICA	170
AUTOMOBILISMO	171
LINHAS PORTUGUEZAS — Sul e Sueste — Caes no Porto — Guimarães a Fafe — Regoa a Villa Real — Alto Minho — Novas carragens — Tipos de material circulante para via reduzida	171
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Belgica — Peru — Canadá — Estados Unidos	172
OS MOTORES FIELDING — NOTAS VARIAS	172
AVISOS DE SERVICO — ARREMATAÇÕES	173
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS	174 e 175
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	176

porto alguns meses, ainda com risco de se perder a oportunidade da construção das linhas. Outras eram as exigências do interesse público. Bem se podia invocar em tal caso o *Salus populi suprema lex*.

A *Gazeta*, que não põe o pé no vespeiro da política, sendo como é, uma publicação puramente técnica, não pôde deixar de applaudir a providência dictatorial. O processo de desatar pacientemente os nós gordos tem o contra de ser lento. A nossa humilde personalidade em casos tais optaria pelo expediente do illustre Alexandre e acha que faz bem quem corta com a espada o que não pôde desfazer com os dedos. Abençoada ditadura a que fazendo um inocente *pied de nez* à veneranda matrona da constituição, velha avó costumada já a faltas de respeito, promulga um decreto de salutares consequências e incontestável oportunidade.

Tomando a iniciativa d'essa providência, o illustre ministro das obras públicas demonstra mais uma vez que a melhor política é a boa administração e que não era mera visualidade espetacular os seus planos de fomento. Está honradamente cumprida a sua promessa de se empenhar para que a província do Minho seja dotada com as linhas ferreas necessárias ao seu progresso. Bem haja por isso.

*
Pode portanto o governo fazer reforçar o depósito provisório e lavrar o contrato definitivo. Os engenheiros do concessionário andam já reconhecendo o terreno e vão dar começo aos estudos.

Das linhas concedidas existem ante-projectos elaborados há cerca de 17 anos, em condições técnicas muito diversas porém das que foram agora estipuladas. O limite dos raios das curvas era de 150 metros descendo a 75 metros, como agora é permitido, o custo da construção é notavelmente diminuído.

Temos já dois exemplos frisantes da influência que no custo de uma linha em terreno accidentado pode ter o limite de raios de curvas.

O troço da Regoa a Villa Real com curvas de 150 metros fôrça orçado em mais de 40:000\$000 por quilometro.

A adopção do limite de 60 metros eliminou todas as obras de arte dignas de menção, reduzidas agora à ponte do Tanha, e fez baixar o custo kilométrico a menos de metade.

A linha do Pocinho a Miranda fôrça estudada para via larga com curvas de 250 metros. Do traçado para via estreita com curvas de 75 metros e rampas de 25 metros resultou economia tal, que basta citar a supressão dos túneis e a substituição de um viaduto de 300 metros em curva por um pontão de 4 metros.

Considerável economia resultará também da maior flexibilidade que as novas linhas do Minho terão e que lhes permitirá cingirem-se melhor ao terreno.

O novo traçado está bem definido.

A linha de Braga a Guimarães tem de atravessar a Falperra e ir passar proximo das Taipas, devendo-se ligar com a linha de Guimarães a Fafe.

A de Braga a Monção, depois de atravessar o Cavado deve ir procurar a portella do Vade, servindo o melhor possível os concelhos de Amares e Villa Verde e passar ali para as águas do Lima, que atravessará junto de Ponte da Barca. Depois de servir os Arcos terá de subir à portella do Extremo, na qual transporá a divisoria das

Dictadura justificada

Foi para nós agradável surpresa, confessamo-lo, a publicação no *Diário do Governo*, sem prévias indicações, do decreto com força de lei autorizando o governo a tornar definitiva a adjudicação provisória da concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca.

Estava dado para ordem do dia o respectivo projecto de lei, que obtivera parecer favorável das comissões e era bem visto da oposição que o discutiria talvez *pro forma*. Contra a expectativa de muitos vingará o terceiro concurso, obtendo-se uma proposta que vem fixar no solo português importantes capitais estrangeiros. Difficilmente aceitariam estes a situação indefinida de um contrato provisório, cuja efectividade ficava dependente da sancção legislativa em época afastada ainda e porventura incerta.

Não era d'esperar a demora que houve na discussão desse projecto, que estava dado para ordem do dia e não suscitava objecções valiosas.

Sobrevieram os movimentados episódios parlamentares, que nos abstemos de apreciar e que tiveram por desfecho inesperado e theatral a dissolução e novas eleições, óptimo reconstituente, como é notório, das finanças e da administração.

O respeito supersticioso dos immortais princípios exigia porventura que o projecto de lei ficasse à vista do

aguas do Lima e do Minho, descendo em seguida para Monção.

Na linha do Valle do Lima poder-se-hia evitar a ponte sobre o Lima, quer aproveitando a ponte da linha do Minho e saindo em Darque pela margem esquerda acima, quer mantendo sempre o traçado na margem direita.

Contra a primeira solução allegava-se a importancia da populaçao da margem direita nas proximidades de Vianna; contra a segunda surgia a collocação das estações de Ponte de Lima, Ponte da Barca, menos proximo d'estas importantes povoações que o traçado pela margem esquerda permite; além d'isso deixavam de ser servidas varias localidades d'esta margem.

Figurando no plano da viação uma estrada que atravessa o Lima em Lanhezes, occorria naturalmente a construcção da ponte com dois taboleiros, de modo que possa ser utilizada pelo caminho de ferro e pela viação ordinaria.

Essa série de considerações determinou pois a adopção da directriz que servira já de base ao estudo do anteproyecto em 1888.

Da importancia do trafego provavel das novas linhas já dissémos ha mezes o bastante. São valiosos affluentes da linha do Minho e por isso o affluxo do seu trafego compensará seguramente o encargo, certamente diminuto, da garantia de juro, do qual não resultará onus para o fundo especial, tanto mais que a secção mais difícil e menos rendosa tem para a construcção mais largo prazo, dando tempo a afirmar-se e desenvolver-se o trafego dos outros troços.

Para completar o sistema das linhas do Minho falta prolongar a via larga de Valença a Monção e porventura, mais tarde, de Monção a Melgaço. Em Monção ligam-se a via larga e a via estreita, fechando a malha.

O decreto de 15 de fevereiro de 1900 classificou as linhas complementares da região, determinando com razão que a linha do Minho fosse prolongada com via larga para montante de Valença.

Havia, é certo, a concessão de um *tramway* a vapor entre Valença e Monção, que não podia porém estorvar o governo de decretar o plano mais conveniente.

Apenas por equidade devia ser sustada a construcção do prolongamento de via larga. Favores ou auxílios novos é que de modo algum deviam ser dados áquella concessão. Nem garantia de juro, nem vantagens da base 5.º da lei de 14 de julho de 1899, nem prorrogações de prazo.

Ou a concessão vinga nos termos em que foi feita e nesse caso o Estado não faz concorrência, ou caduca, ficando de pé o plano da rede complementar.

Foi já mandado fazer o estudo do prolongamento da linha do Minho, como é preceito do decreto de 6 de outubro de 1898.

Ao mesmo tempo a Companhia de Guimarães trabalha activamente na construcção do troço de Guimarães a Fafe, tendo modificado o projecto para eliminar d'elle as rampas de 20‰ e tornar uniformes as condições de tracção em toda a sua linha.

Seria para desejar que a Companhia tomasse sobre si o prolongamento de Fafe a Moreira de Rei.

Não tardará pois que na província do Minho se encontrem em exploração os principaes lineamentos da rede ferroviaria, podendo ser consagrados todos os recursos disponíveis a outras regiões do paiz, mais desfavorecidas. Muito se pôde fazer desde que haja sequencia de planos e continuidade de acção.

Haja vista o que em pouco tempo tem logrado realizar o actual ministro das obras publicas.

Abriram-se já á exploração no anno corrente 70 kilómetros da linha de Vendas Novas.

No dia 15, abre o troço de Faro a Olhão. Em julho provavelmente o de Olhão á Fuzeta e antes do fim do anno o da Fuzeta a Tavira sommando os tres 34 kilómetros.

Vae adeantada a construcção dos 24 kilometros da Regua a Villa Real e dos 23 kilometros de Estremoz a Villa Viçosa. Começou-se a do prolongamento de Setúbal á

margem do Sado. Vão-se começar os trabalhos na linha de Ponte de Sôr, e na do Pocinho a Miranda.

Dentro de um anno devem chegar as locomotivas a Villa Real de Santo Antonio.

Proseguem os estudos d'essas e de outras linhas. Adquire-se material circulante. Melhora-se a exploração das linhas existentes.

Que mais se pôde exigir em tão pouco tempo e de que provém essa actividade de bom agouro, senão da judiciosa acção governativa, que procura administrar bem e utilizar os recursos que a previdencia anterior preparara?

O que se está fazendo nas regiões servidas pelas linhas do Estado pôde ser conseguido na região central do paiz, desde que uma lei fecunda em resultados subminstre os meios de acção que em relação áquellas foram creados pela lei de 14 de julho de 1899.

A criação do fundo especial da zona central impõe-se. D'ella depende o progresso futuro de uma zona vasta e importante, hoje menos favorecida.

Com ella se completará a economia do sistema, simples e fecundo, que aos acrescimos da receita das linhas ferreas vae buscar os recursos para o desenvolvimento da viação accelerada, á qual se pôde bem applicar a conhecida phrase: *vires acquirit eundo*.

J. FERNANDO DE SOUSA.

Aquisição de uma draga

A Administração dos caminhos de ferro do Estado, sollicitou e obteve auctorização para adquirir uma draga e batelões destinados ás obras do prolongamento do Barreiro a Cacilhas para ser posta á disposição do empreiteiro, o que facilitará a apparição de concorrentes, alliviados d'esse encargo.

Depois de obtidos do sr. conselheiro Adolpho Loureiro valiosos esclarecimentos acerca das bases do concurso foi o respectivo programma elaborado pelo distinto engenheiro-chefe de tracção e officinas do Sul e Sueste, o sr. Luiz de Albuquerque de Orey.

Ao concurso limitado foram chamadas importantes casas constructoras da especialidade.

Exigia-se-lhes uma draga fluvial, estacionaria, isto é, sem ser automotriz, de baldes, podendo dragar 200³ de lodo ou lodo e areia, por hora em profundidade até 12^m.

Entendeu-se que um material d'esta natureza além de ser indispensavel para a construcção da nova estação de Cacilhas e para a sua futura conservação podia prestar muito bom serviço no porto de Lisboa e no Tejo onde tanto ha que dragar.

A natureza do serviço e a qualidade do terreno a dragar aconselhavam pois o typo escolhido.

O caderno d'encargos continha numerosas prescripções acerca da disposição do casco, da machina, dos guinchos, da manobra da cadeia de baldes, das recepções provisoria e definitiva. Exigiu-se a illuminação electrica para trabalhos nocturnos.

Receberam-se 12 propostas, de 10 casas da especialidade a saber:

Werf. Conrad, de Harlen.....	218.000 francos.
	9.500 libras
Schnons, de Glasgow.....	9.700 "
	11.770 "
Flenning " "	13.200 "
Loburtz " "	17.200 "
Smulde, de Rotterdam	269.800 "
Smith & Sohn "	367.000 "
Ancienne maison Satu, Lyon.....	250.000 "
Fives Lille.....	475.000 "
Sachembery, Roulan.....	380.000 "
Weser, Bremen.....	312.000 "

Nos prazos do fornecimento é tão grande a variedade como nos preços pois vão de 3½ a 12 mezes.

E' para notar que as tres casas hollandezas propunham todas o emprego de correias para a transmissão do mo-

vimento á cadeia dos baldes e as outras casas engrenagens.

Como a machina da draga Conrad, foi julgada fraca, a fabrica prontificou-se a modifica-la elevando o preço a 225.400 fr.

Foi essa a proposta preferida.

A draga terá 37^m de comprimento por 7^m de largo, 2 de frontal e 1,40 de calado de agua. A velocidade dos baldes é de 16 por minuto. A machina Compound terá caldeira de 80^{m²} de superficie com a pressão de 8 kilogrammas e a sua força será de 175 cavallos effectivos.

O pao do carvão comporta 25 toneladas e o deposito d'agua 10^{m³}.

A draga tem 5 guinchos a vapor. E' illuminada por 2 lampadas de arco e 20 de incandescencia.

O tubular das caldeiras é de latão.

O prazo de fornecimento é o mais curto de todos.

Está aberto concurso para o fornecimento de 3 grandes batelões de descarregar pelo fundo que completarão com a draga um excellente material.

ferroviario d'aquella província quasi completo, exercendo salutar influxo na sua economia.

Taes são as considerações que levam o Governo a pedir a Vossa Majestade se digne sancionar, para ter força de lei, um decreto inteiramente conforme com o projecto de lei apresentado, e cuja responsabilidade é tomada com mira no bem publico, supremo criterio que deve orientar os actos da governação.

As instantes e unanimes sollicitações dos naturaes representantes da região interessada na pronta construcção das linhas, não só junto do Governo, mas que até de Vossa Majestade teem sollicitado deferimento, provam bem que a providencia proposta corresponde a uma verdadeira necessidade publica, não se devendo perder o ensejo de a attender cabalmente.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 2 de maio de 1904.—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Rodrigo Affonso Pequito—Luiz Augusto Pimentel Pinto—Manoel Raphael Gorjão—Wenceslau de Sousa Pereira Lima—Conde de Paço-Vieira.

Attendendo ao que me representaram o Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado das demais Repartições:

Hei por bem decretar, para ter força de lei, o seguinte:

Artigo 1.^o E' autorizado o Governo a contractar definitivamente com Temple George Blackwood a construcção e exploração por noventa e nove annos das linhas ferreas de Braga a Guimarães, do Alto Minho (Braga a Monção) e do Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca), nos termos das bases annexas ao presente decreto que d'elle ficam fazendo parte integrante, e baixam assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Art. 2.^o Fica revogada a legislacão em contrario.

Os mesmos Ministros e Secretarios de Estado, assim o tenham entendido e façam executar, Paço, em 2 de maio de 1904.—REI.—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Rodrigo Affonso Pequito—Luiz Augusto Pimentel Pinto—Manoel Raphael Gorjão—Wenceslau de Sousa Pereira Lima—Conde de Paço-Vieira.

Bases annexas ao decreto com força de lei d'esta data para a concessão das linhas ferreas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima

Base 1.^a—A concessão terá por objecto a construcção e exploração:

a) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas de Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga em prolongamento do anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monção;

c) De um caminho de ferro, chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até as proximidades de Lanhezes, e atravessando ahi o rio, vá por Ponte do Lima a Ponte da Barca, ligando-se ali com a linha antecedente.

Base 2.^a—O concessionario fará o deposito de 8:000\$000 réis por cada uma das tres linhas adjudicadas, na importancia total de 24:000\$000 réis, e ser-lhe-ha restituído logo que nos trabalhos de construcção haja sido por elle despendida quantia equivalente ao triplo do deposito.

Base 3.^a—As tres linhas a que se refere a base 1.^a formarão, para os efeitos da concessão, um grupo indivisível.

Base 4.^a—As linhas serão construidas conforme os projectos elaborados pelo concessionario e aprovados pelo Governo, subordinados ás seguintes condições:

A via terá 1 metro de largura entre os carris.

Os raios de curvas poderão descer a 75 metros em plena via e a 60 metros nas estações.

As inclinações poderão elevar-se a 25 millimetres por metro, salvo na parte comprehendida entre os Arcos e Monção, em que poderão atingir 30 millimetres.

O peso dos carris não será inferior a 23 kilogrammas por metro.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo e será dos typos mais aperfeiçoados.

Haverá carruagens de duas classes pelo menos.

Os comboios de passageiros terão freio continuo e automatico.

Base 5.^a—São asseguradas ao concessionario, das vantagens concedidas nas bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho de 1899, as seguintes:

1.^a O transporte gratuito, com exclusão das despesas accessórias e do sello, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construcção, não tendo porém o concessionario o direito de reclamar indemnização, quando por causas imprevistas se interromper o transito por estas linhas;

PARTÉ OFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Presidencia do Conselho de Ministros

Senhor.—Conscio da beneficia influencia que sobre o progresso economico exerce o desenvolvimento da viação acelerada, e fiel aos principios de justica distributiva que devem presidir á realização dos melhoramentos publicos, procurou o Governo dotar com as linhas complementares a província do Minho na sua zona mais populosa.

Era bem cabido o appello á iniciativa privada, amparada pelos auxilios e incitamentos do Estado.

Diligenciou pois, em dois concursos successivos, adjudicar a concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Vianna a Ponte da Barca, nos termos previstos na base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899.

O trafego de um grupo de linhas que servem uma região rica e populosa com mais de 300.000 almas, e ligam entre si os principaes centros da população da província, será seguramente remunerador, pela receita propria e pela que determina a linha do Minho, como o exame das estatísticas das linhas ferreas da região faz prever com bons fundamentos.

Não se afoitou o capital a esse emprehendimento, pelo que entendeu o Governo que era sobremodo conveniente offerecer-lhe uma garantia de juro, que, sem onerar o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, dêsse aos concorrentes, baldos de confiança, aliás justificada, no rendimento das novas linhas, a certeza de uma remuneração immediata.

Por decreto de 24 de dezembro ultimo dignou-se Vossa Majestade mandar abrir novo concurso, sobre essa base, que não podia ser tida em conta num contrato definitivo sem lei especial.

Em 30 de janeiro do corrente anno foi apresentada á Camara dos Senhores Deputados uma proposta de lei, auctorizando o Governo a contractar a construcção e exploração das linhas complementares do Minho sobre a base de garantia de juro, prevista no referido decreto, proposta que obteve o parecer favoravel das commissões de obras publicas e fazenda, e que se tivesse chegado a ser discutida, certamente obteria a approvação do Parlamento, por dar lugar á realização d'esse importante melhoramento sem encargos sensiveis do Thesouro.

Realizou-se entretanto, em 28 de marzo findo, o concurso, no qual foi apresentada uma proposta em condições de merecer aceitação.

Seria erro imperdoavel desperdiçar o ensejo de levar a cabo tão util empreendimento, frustrando as legitimas esperanças da região interessada e fazendo perder aos captaes estrangeiros, que acudiram ao appello do Governo, a confiança nos actos da administracão.

O interesse publico aconselha pois providencias immediatas tomadas pelo poder executivo para tornar efectiva a promessa de contracto constituida pela portaria de 28 de marzo ultimo de adjudicação provisoria, visto que as circumstancias não permittiram que a proposta referida chegasse a ser convertida em lei, como era natural que succedesse.

Por esta forma a construcção de novas linhas poderá ser iniciada dentro em pouco. Prolongada a linha do Minho por conta do Estado até Melgaço ou pelo menos até Monção, ficará o sistema

2.^a Os auxilios que as camaras municipaes interessadas declararam conceder;

3.^a A faculdade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas, de via reduzida;

4.^a Isenção, durante trinta annos, para os dividendos das accões e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fosse obrigado pelas leis em vigor;

5.^a Importação livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração das linhas ferreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

§ 1.^a Para a aquisição de quaequer materiaes serão préviaamente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz e os seus productos preferidos em egualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.^a Para o effeito da isenção de direitos considera-se nos termos do artigo 43.^a do regulamento de 2 de novembro de 1899:

1.^a *Material fixo.* — Os elementos de superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas, apparelhos de mudança de via, de signaes, de pesagem de vehiculos, de inversão de locomotivas e guindastes fixos.

2.^a *Material circulante.* — As locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes moveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação diferente, taes como: eixos, rodados e aros, lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas e forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas, ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos.

Base 6.^a — O Governo garante ao adjudicatario o complemento do rendimento liquido annual até 5 por cento em relação ao capital de 49.999\$000 réis por cada kilometro que se construir, não podendo porém o desembolso efectivo do Estado exceder 3 por cento do mesmo capital.

A extensão total das linhas é fixada, para os effeitos da garantia de juro, em 150 kilometros. As despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do producto bruto kilometrico, excluindo os impostos de transito e seu addicional e do sello, fixando-se todavia um minimo de 700\$000 réis e um maximo de 1.200\$000 réis.

A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

A garantia de juro será paga em relação a cada troço de extensão não inferior a 10 kilometros, aprovado e aberto à exploração desde o começo da mesma exploração.

Base 7.^a — Logo que o rendimento liquido excede 5 por cento ao anno, metade do excesso pertencerá ao Estado, até completo reembolso das quantias adeantadas em virtude da garantia de juro de que trata a base antecedente, bem como do juro das mesmas, na razão de 5 por cento ao anno, revertendo esse reembolso para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Base 8.^a — A empresa concessionaria terá apenas o direito de opção em relação ás linhas paralelas ás que explora, a distancia de menos de 30 kliometros, ou que nellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria á sua construcção.

Base 9.^a — A empresa concessionaria ficará para todos os effeitos sujeita ás leis do paiz e ás condições geraes usualmente prescriptas nos contractos de concessão de linhas ferreas, nomeadamente no que respeita á fiscalização do Governo, á gratuitidade do serviço postal, ás reducções concedidas aos serviços publicos, devendo esses preceitos ser minuciosamente formulados no contracto de concessão.

Base 10.^a — Passados os primeiros quinze annos, contados da data do contracto, tem o Governo a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para determinar o prazo da concessão.

Porém esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos, tomados por base d'este calculo, nem a 5 por cento do capital garantido.

Neste preço da remissão não é incluido o material circulante nem o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo na occasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

Base 11.^a — As tarifas e horarios, antes de serem submettidos á approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Base 12.^a — São prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Base 13.^a — A ponte sobre o Lima, nas proximidades de Lanhazes, será construida em condições de poder servir, tanto para a

viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construcção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas. O concessionario da linha cobrará durante 30 annos, pelo transito na parte destinada á viação ordinaria, as portagens que pelo Governo forem auctorizadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850 :

Passageiro a pé	\$005
Passageiro a cavalo :	
Em cavalgadura maior	\$020
Em cavalgadura menor	\$010
Carga :	
Em cavalgadura maior	\$020
Em cavalgadura menor	\$010
Carros :	
De um boi ou besta	\$040
De dois bois ou bestas	\$050
De quatro bois ou bestas	\$060
De seis ou mais bois ou bestas	\$080
Sege ou carrinho de duas rodas :	
Com uma besta	\$110
Com duas bestas	\$120
Com mudas	\$140
Carruagens de quatro rodas :	
Com duas bestas	\$160
Com duas bestas, com mudas	\$290
Com quatro bestas	\$290
Com quatro bestas, com mudas	\$330
Diligencias	\$170
Manadas de gado vacum, cavallar ou muar, por cabeça	\$004

§ unico. O Governo reserva-se o direito de suprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por forma analoga á prescripta na base 11.^a para o resgate da concessão e entregue ao concessionario, até que finde o periodo a que se refere a presente base.

Base 14.^a — Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço de linha comprehendida entre Braga e os Arcos de Valle de Vez, e o da linha do Valle do Lima serão apresentados á approvação do Governo no prazo de um anno, contado da data do diploma que aprovar o contracto de concessão.

Esse prazo será elevado a dois annos para a secção comprehendida entre os Arcos e Monção.

A construcção deverá começar no prazo maximo de tres meses, contados da data da notificação ao concessionario da approvação de cada projecto, e estar concluido no prazo de tres annos para a linha de Braga a Guimarães, para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha do Valle do Lima, e de sete para o troço dos Arcos a Monção.

Paço, em 2 de maio de 1904.—Conde de Paçô-Vieira.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão annexas a este numero tres modificações das tarifas do Sul ultimamente publicadas :

Anexo á n.^a 3 de grande velocidade. — Estabelece o serviço de reembolsos entre aquella rede e a da Companhia Real, via Vendas Novas, o que é uma grande utilidade para o publico.

Aviso sobre a n.^a 11 de pequena velocidade. — Inclue os residuos de moagem na designação de «farinhas» d'esta tarifa.

Modificação da n.^a 8, idem. — Isenta de despesas de evolução e manobras as expedições de estrumes, lamas e lixos, e reduz a carga minima do vagon a 5 toneladas.

Tarifas de logares de luxo e salões. — Por despacho ministerial de 11 do corrente foram aprovadas as seguintes taxas suplementares para os logares de luxo e salões nas linhas do Minho e Douro :

	Coupé	Coupé leito
Até 100 km	\$500	1.500
» 150 "	\$750	1.550
Além de 150 "	1.500	2.500

Para os salões, com o minimo de 10 logares, as taxas suplementares são de 10\$000 réis até 100 km., 12\$500 réis até 150 km., 15\$000 réis além de 150 km.

Estas mesmas taxas serão applicaveis nas linhas do Sul, juntando-se-lhes a de 20\$000 réis para percursos superiores a 200 km.

Transporte de linho e juta em bruto ou em obra.—Foi dada a reciprocidade para a applicação dos preços da 2.^a série da tarifa esp. n.^o 10 p. v. do Sul e Sueste ao transporte de esparto, palma, linho e juta em bruto ou em obra do Algarve para o Barreiro ou Lisboa.

Ampliação de tarifas especiaes combinadas á linha de Vendas Novas

Desde 10 de maio de 1904 foram ampliadas á linha de Vendas Novas por meio de um aviso ao publico as seguintes tarifas especiaes combinadas :

I — Serviço combinado com a Companhia da Beira Alta

N. B. n.^o 1 de grande velocidade.—Mercadorias diversas e dinheiro e valores; *N. B. n.^o 4 de pequena velocidade.*—Materias inflammeaveis, explosivas ou perigosas; *N. B. n.^o 6 idem.*—Mercadorias diversas. Esta tarifa será applicada ás estações da linha de Vendas Novas pelos preços e condições correspondentes a Lisboa (Caes dos Soldados); *N. B. n.^o 8 de grande velocidade.*—Reembolsos de quantia não superior a 50\$000 réis.

II — Serviço com as linhas da Beira Alta e do Minho e Douro

P. n.^o 1 de pequena velocidade.—Taras vasias; *P. n.^o 2 de grande velocidade.*—Telegrammas. A via a seguir pelos transportes do serviço combinado que tenham que transitar pelas linhas da Beira Alta, é para as procedencias ou destinos da linha de Vendas Novas, a que marca o competente quadro para as estações de Lisboa (Caes dos Soldados) a Entroncamento.

III — Serviço combinado com as linhas de Madrid a Saragoça e Alicante

E. P. n.^o 1 de grande velocidade.—Peixe e outros generos frescos, plantas, cerveja e bebidas gazosas, etc.; *E. P. n.^o 3 de pequena velocidade.*—Mercadorias de todas as classes. Esta tarifa será applicada ás estações da linha de Vendas Novas pelos preços e condições correspondentes a Lisboa; *E. P. n.^o 4 de pequena velocidade.*—Taras vasias; *E. P. n.^o 7 idem.*—Carvão mineral. Esta tarifa será applicada ás estações da linha de Vendas Novas pelos preços e condições correspondentes a Lisboa; *E. P. n.^o 8 de pequena velocidade.*—Madeiras de construção e carpintaria; *E. P. n.^o 10, idem.*—Sal por vagons completos de 10 toneladas, via Badajoz.

IV — Serviço combinado com as linhas de Madrid a Cáceres e Portugal

M. L. n.^o 1 de grande velocidade.—Peixe e outros generos frescos, plantas, cerveja, bebidas gazosas, etc. Os §§ 1.^o, 2.^o e 3.^o d'esta tarifa serão aplicados á linha de Vendas Novas pelos preços e condições correspondentes a Lisboa-R ou Santa Apolonia; *M. L. n.^o 4, idem.*—Metallico, valores e reembolsos; *M. L. n.^o 5, idem.*—Pequenos volumes até 10 kilos de peso; *M. L. n.^o 1 de pequena velocidade.*—Varias mercadorias procedentes de ou destinadas ás estações de Madrid a Villaluenga. A linha de Vendas Novas fica equiparada, para a applicação d'esta tarifa ao grupo das estações de Lisboa a Entroncamento; *M. L. n.^o 1 A, idem.*—Varias mercadorias procedentes de ou destinadas ás estações de Valencia de Alcantara a Torrijos e á fronteira de Badajoz. Esta tarifa será applicada á linha de Vendas Novas pelos seus preços simples, isto é: sem a sobretaxa de 900 réis por tonelada correspondente a varias estações da Companhia Real; *M. L. n.^o 1 B, idem.*—Varias mercadorias procedentes de ou destinadas a Toledo. Os preços d'esta tarifa serão aplicados ás estações da linha de Vendas Novas sem a sobretaxa de 900 réis por tonelada correspondente a varias estações da Companhia Real; *M. L. n.^o 3, idem.*—Madeiras ordinarias de construção. Os preços applicaveis ás estações da linha de Vendas Novas serão os que a tarifa estipula para a estação de Lisboa (Santa Apolonia); *M. L. n.^o 5, idem.*—Sal por vagons completos de 10 toneladas, via Valencia de Alcantara. Esta tarifa será applicada ás estações de Vendas Novas pelos preços cor-

respondentes a Lisboa; *M. L. n.^o 6, idem.*—Cereaes, batatas, azeitonas, farinhas e semeas, legumes, fava e limpadura. Esta tarifa será applicada ás estações da linha de Vendas Novas sem a sobretaxa de 900 réis por tonelada correspondente a varias outras estações da Companhia Real; *P. H. n.^o 2 de grande velocidade.*—Peixe fresco e salpicado para Saragoça ou Barcelona. Esta tarifa será applicada ás procedencias da linha de Vendas Novas pelos preços correspondentes a Lisboa (Caes dos Soldados).

V — Serviço internacional Portugal-França

P. H. F. n.^o 3 de grande velocidade.—Recovagens e generos frescos; *P. H. F. n.^o 4 de pequena velocidade.*—Mercadorias de todas qualidades.

Os preços que correspondem á estação de Vendas Novas pelas tarifas a que acima nos referimos, serão aplicados tanto ao serviço local da mesma estação como ao de transito de ou para as linhas do Sul e Sueste.

Foram annulladas, desde a mesma data, as tarifas especiaes : *P. n.^o 9 de pequena velocidade* em vigor desde 15 de junho de 1894, combinada com os caminhos de ferro do Sul e Sueste, para transporte de batatas, via Barreiro. *P. n.^o 11, idem* em vigor desde 20 de agosto de 1898, combinada com os caminhos de ferro do Sul e Sueste e da Beira Alta para o transporte de lãs e tecidos de lá, via Barreiro.

Viagens no estrangeiro

Recebemos de um nosso assignante uma interessante carta em que, entre varias cousas que nos diz, que muito agradecemos e devemos suprimir, nos expõe o seguinte caso:

“Eu e minha mulher desejamos fazer uma grande excursão fóra do paiz.

Conheço já a Hespanha, os principaes pontos da França (Paris, Bordeus, Marselha) a Suissa, e da Inglaterra, Londres, Liverpool, e Southampton.

Tenho dois meses para passear e 1.200\$000 réis a dispôr para isso. Ambos nós dispomos de um outro capital de grande valor em viagem: — saude, boa disposição de espirito e cançamo-nos pouco.

Pergunto á sua muita pratica de viagens:

Devo ir á exposição de S. Luiz, ou empregar o dinheiro, o tempo e o corpo numa viajata pela Europa ?

E neste caso para que lado me aconselha ir ?

Note que pretendo ver novas terras e onde se viva com comodidade em bons hoteis, não sendo nada propenso ao ascetismo, á concha para beber agua nos regatos e á cabaça a tiracolo.

Responda-me no seu jornal porque servirá essa publicidade, talvez, para resolver outros viajantes presumptivos a formarem grupo commosco, o que, sendo gente educadita não deixava de sorrir-me.

A esta singular missiva responderemos com franqueza: Segundo informações que temos de S. Luiz não ha que pensar em ir lá.

A viagem, ida e volta, em 1.^a classe no vapor e em 2.^a mesmo, nos caminhos de ferro importa em uns bons 250\$000 réis por pessoa, o que deixa só 700\$000 réis para duas pessoas viverem lá, durante um mez, viajar nos Estados Unidos, hoteis, theatros, trens, etc.

Ora na America tudo é carissimo, e agora em S. Luiz (como succede em toda a parte, em occasião de exposições) tudo está por preços elevadissimos.

Um quarto rasoavel, dizem-nos de lá, em hotel de 2.^a ordem, custa 5 dollars que são uns 6\$000 réis por pessoa, fóra serviço e gratificações.

Os trens fizeram grève para elevar a tarifa ao duplo.

Dentro da exposição «só milionarios pôdem comer», é a phrase do nosso correspondente.

E depois, continua o nosso informador, uma multidão enorme, que nos acotovella e nos atira para o lado, para passar soffregamente adeante, fazendo-nos sentir nos braços a forte musculatura, e comprimindo-nos os pés sob o peso do pé e da grossa bota que o calça, nada nos deixa vér, nada nos consente que ouçamos, que apre-

ciemos, a não ser a extravagancia d'este povo orgulhoso pela sua exposição e pelos resultados do reclamo que para ella faz.

Aqui tem o nosso viajante as informações que temos sobre a feira do mundo americana..

Ora com essa verba que nos cita, e esse tempo de que dispõe, pôde fazer um bello passeio pela Alemanha e descer pela Austria á Italia o que é interessantissimo.

Dirija-se a Paris, tome o rapido para Berlim, parando em Colonia, Hannover; depois de uma semana na capital official alemã venha a Dresden, a capital artistica; a Praga, a poetica, Bohemia; a Vienna a elegante rival de Paris, á qual deve consagrar outra semana.

Depois, pelo Arlberg uma linha encantadora, ganhe a Suissa, para vir, pelo S. Gothardo, aos lagos italianos, tendo-se detido em Innspruck, e feito uma digressão no delicioso Appenzell, que talvez não conheça.

Se conseguir não ficar encantado nos bellissimos panoramas d'esses lagos até gastar ahi todo o tempo que lhe resta para o regresso, tem ainda Veneza, Milão, Genova, e a primorosa Costa Azul do Mediterraneo, com as lindas povoações de inverno, onde o viajante se sente maravilhosamente bem no fim do estio.

Tendo apenas o cuidado de não se entusiasmar com o grande Casino de Monte Carlo, chega-lhe bem a verba e o tempo para toda esta excursão, por certo muito mais placida, mais agradavel e mais interessante do que a exposição de S. Luiz.

Vias ferreas coreanas

A peninsula da Coréa é sulcada pelas seguintes linhas ferreas:

1.^a Linha de Seül a Chemulpo. Tem 42 km. Assenta quasi sempre em planicie tendo portanto pequenos movimentos de terra. As pontes e pontões são de madeira. Os canos de agua são de barro e as estações são de alvenaria. A obra mais importante é a ponte sobre o rio Sim-iung com 10 tramos e 600^m de comprimento, que custou 1,5 milhão de francos. A via tem a bitola de 1^m,435. Foi concedida em 1896 a uma companhia americana. Em 1897 começou a construcção. Em 1898 transferiu-se tudo para uma companhia japoneza que abriu ao trafego o troço de Chemulpo ao rio Sim-iung em 1899 e o resto no anno seguinte. Custou tudo 10 milhões, o que dá 200.000 fr. por km., exceptuando a ponte.

O trajecto dos comboios executa-se em 45 minutos.

Os vagons são do typo americano com 20 metros de comprimento.

O trafego principal é de passageiros pois que as mercadorias continuam pelo rio que passa a 4 km. de Seül.

O pessoal da linha e estações é japonez.

2.^a Linha de Seül a Songdo. Tem 75 km. Constitue um ramal da linha projectada entre Seül e Wiju.

3.^a Linha de Seül a Suven. Tem 50 km.

4.^a Linha de Tusan a Tai-ku. Tem 90 km. Estas duas são troços da linha projectada entre Fusán e Seül que deve ter depois de concluída 450 km. e entronca na linha Chemulpo-Seül. Esta linha sae de Chon-ju atravessa a cordilheira dirige-se a Tai-ku.

Atravessa terreno montanhoso mas ríco.

A linha de Seül a Wiju deve medir 350 km. A bitola é de 1^m,0.

Foi concedida em 1896 ao consulado frances sem subvenção do governo coreano que só dá os terrenos. Começou a construcção em 1900. Os trabalhos teem seguido lentamente.

Parece que os japonezes querem acelerar a construcção porque a linha tem importancia militar e commercial.

A linha de Seül a Fusán foi concedida a um syndicato japonês, particular, mas o governo coreano adquiriu 2.000 accções das 100.000 emitidas pela empresa.

A construcção começou em maio de 1901.

Está resolvida ainda a construcção: da linha Seül a Morpo que aproveita parte da linha Seül a Fusán e se dirige a um importante porto commercial de arroz;

A da linha Seül a Gensan com 250 km.;

A da linha de Gensan a Ping-jang, linha transversal muito importante.

Estas linhas pertencem actualmente a companhias japonezas ou estão nas mãos dos japonezes, ou vão ser construidas por japonezes.

E' natural que, se a sorte das armas for favorável à raça amarella, se anime a construcção e a ultimação das linhas projectadas ou começadas, para assim se assegurar mais facilmente a peninsula na posse do imperio do sol nascente.

NOTAS DE VIAGEM

XXII

A primeira via ferrea japoneza — Tokio — Costumes — As construções — Casas sem mobilia — Viação — O papel — Balões e emblemas.

Antes de tudo uma nota que me ia escapando:

A linha ferrea de Yokohama a Tokio foi a primeira que se inaugurou no Japão. Foi aberta ao publico em 1872 isto é, que, 4 annos apenas depois da inesperada e theatral resolução do imperador, resolvendo adoptar no paiz todos os progressos moraes e materiaes da Europa, já o Japão inaugurava a sua rede ferroviaria, e, para mais pertencente a uma companhia constituída por elementos absolutamente nacionaes!

Isto prova a facil assimilação que o progresso ali encontra.

Tokio, a capital do Japão, é uma cidade extensissima, mesmo uma das maiores do mundo, com uma circumferencia de 30 milhas e ocupando uma área de 100 milhas quadradas.

A sua população é de cerca de milhão e meio de habitantes que, dados os costumes da habitação japoneza, precisam de muito maior extensão para se alojarem, do que nos paizes occidentaes.

Porque no Japão, mesmo na capital, não se usam casas altas; é tudo lojas e um unico andar superior, especie de sobreloja, de tectos a dois metros de altura do solo; nada mais.

Estas casas são, em geral, todas de madeira, havendo algumas de pedra e cal que contrastam singularmente com aquellas por ser baseada a sua construcção em outros principios perfeitamente oppostos.

E' que ha dois flagelos no Japão que aterrorisam as povoações e originaram estes dois systemas de casas: os grandes incendios e os abalos de terra, tão frequentes num paiz vulcanico como aquelle.

Para evitar a derrocada em virtude dos terremotos, diz-se, foram construidas as casas de madeira, leves, que jogam facilmente quando o solo treme; para tornar os haveres invulneraveis aos incendios, que são sempre devastadores achando tão facil alimento nessas casas-caixotes de madeira e papel, creou-se a casa de pedra e cal, tendo as portas inteiramente forradas de cobre e os batentes das janellas em chapas do mesmo metal formando caixas isoladoras, de varios tamanhos, diminuindo para o interior, como as portas dos cofres contra fogo. Vê-se muito d'estas novas construções na capital.

Mas a verdadeira casa japoneza é a primeira, toda em madeira, com as corrediças das janellas em grade de bambu, cobertas as aberturas com papeis finissimos, transparentes, em lugar de vidros.

O leitor está vendo a dificuldade que eu estou procurando vencer para lhe dar uma ideia d'aquellas construções, sem ter termos appropriados para as descrever.

Porque não é possivel chamar vidraças a isso que fecha as janellas, porque não tem vidros; dizer que elles são substituidos pelo papel mais fino que nós conhecemos na Europa, o papel de seda, seria falso, porque não é de seda mas de palha e polpas vegetaes que o japonês fabrica os seus papeis.

Por esta forma as tais hypotheticas vidraças são tão leves que uma creançá pode abri-las ou fecha-las, e pa-

ra prova da sua levesa, no palacio imperial de Nijō, em Kioto, uma corredica de uma grande janella de mais de metro de largura por dois de altura foi por mim fechada servindo-me apenas de um dos dedos minimos.

Estas casinhas, todas baixas, enfileiram-se em ruas que chegam a ter, como a central de Tokio, 10 kilómetros de comprimento. Por essa rua passava, quando lá estive, um tremvia a cavallos que servia os principaes bairros, andando vagarosamente, ligando entre si as duas estações do caminho de ferro, que, já se vê, ficam a grande distancia do centro da cidade.

Mas preparava-se para d'ahi a dias a inauguração dos tremvias electricos, por fio aereo, quasi eguaes aos nossos, que já funcionavam entre a estação da linha ferrea e a anterior, Shinagawa, especie da nossa Braço de Prata.

A installação de carros electricos dentro da cidade era então aguardada com entusiasmo, posto que com certo receio, pela crise que o serviço de uma viação rapida e barata ia determinar nos *Korumiás* (conductores de carros, os mesmos que na China se chamam *Jizichishas*) que são em Tokio não menos de 20.000 homens, grande parte dos quaes iam ficar sem pão... quer dizer, sem arroz.

Aqui, outra nota sobre o adiantamento científico e industrial dos filhos do sol levante não deve ser desprezada:

Os tremvias electricos, tanto os carros como os seus motores, os fios aereos, todo o material fixo e circulante, é tudo industria japoneza. Com quanto a America se esforce muito por introduzir os seus productos naquelles grandes mercados, é certo que em paiz algum se nota uma quasi ausencia do trabalho estrangeiro, como no Japão.

Ao centro da cidade fica a cidade imperial, rodeada de muros e fossos e com varias portas que de noite se fecham mas que de dia estão francas. E' dentro d'essa que está o palacio, ainda dentro de grandes jardins, tambem rodeados de novos muros e novos fossos, sobre os quaes descem pesadas pontes levadiças que só é dado transpor aos ministros, grandes dignitarios e legações estrangeiras.

Não me foi, por isso, possivel pôr lá o pé, sabendo apenas que o palacio, riquissimo em ornatos e decorações, se divide em duas partes, uma em que habita o imperador e mantem os usos do paiz; outra onde são recebidos os ministros estrangeiros e que é mobilada á europea.

A parte nativa será como a dos dois palacios de Kioto, a segunda cidade do imperio, que depois vi: grandes e numerosas salas, vastos e longos corredores, tectos e paredes com riquissimas pinturas, em que o dourado toma a maior parte, figurando scenas japonezas, arvores, dragões, aves, etc., e a respeito de mobilia—nada, completamente nada. E' este o costume do paiz, desde o palacio até a choupana.

Na sala do throno as cadeiras são substituidas por almofadas chatas, redondas, em couro, e isso só para os altos personagens, porque os demais tomam logar no chão. A unica cadeira é a do throno que consta apenas de um degrau do qual se eleva uma armação quadrada de cortinas e fitas de seda, formando como que uma caixa de uns dois metros cubicos, dentro da qual está uma poltrona de braços.

Camas, para o imperador e sua comitiva, como nas casas dos seus subditos e mesmo nos hoteis japonezes, são simples colchões que à noite se estendem no sobrado e de manhã se levantam, se enrolam e são guardados num armario constituido no interior d'uma das paredes.

A comida é servida numas pequenas mesas, uma para cada pessoa, não tendo mais que uns 30 centimetros de altura e 4 decimetros quadrados. Ahi se servem as pequenas taças de caldo, os acepipes variados em pires de porcelana. O arroz vem por separado, em um balde esmeradamente limpo, tapado para se conservar quente.

Bebida é, em geral, a agua; raras vezes se bebe vinho que é, afinal, pura aguardente d'arroz, servida quente, e bebida por chavenas, como na China.

O forro das paredes é invariavelmente a papel; tendo sido no Japão que os outros paizes foram buscar a ideia da fabricação do papel de forrar casas, que primeira-

mente era, como ali é ainda hoje, feito em grandes quadrados, e não em peças como se usa na Europa.

O papel serve ali para tudo; não só para os usos que lhe conhecemos como para muitos outros.

Serve como atilho; torcido, constitue resistentes cordas; amassado substitue em muitos casos a madeira; e até fiado se fazem com elle tecidos consistentes, como tapeçarias e lonas, e outros leves para fatos.

E a quem duvidar não terei duvida em apresentar-lhe um collete... de papel.

Outra applicação bem conhecida d'este artigo é a industria dos chapeus de sol e dos balões.

Que, em quanto aos primeiros, o japonez, mesmo da classe média já não os usa, tendo adoptado o mais vulgar guarda-chuva europeu. Os grandes chapeos redondos, de 50 varetas de bambu, cobertos de papel de cores variadas só são usados pelos serviços, as *musmés* e as *gueichas*, creaturinhas de que mais tarde falarei.

Os balões esses tem applicação para tudo.

E' obrigatorio cada morador acender, à noite, um balão á porta de casa.

E' esta, a bem dizer a unica iluminação das ruas, porque só em raras cidades, e em poucas ruas d'estas, ha iluminação publica.

Nesses balões-lanternas está o numero da porta, o nome da rua, muitas vezes o do habitante da casa, e sempre a insignia ou emblema d'este.

Porque cada familia, cada entidade adopta um emblema —uns traços em certa disposição, uma flor allegorica— a começar pelo mikado, que adoptou o crysanthemo, e é essa flor que é significada no circulo encarnado que figura na bandeira.

Esses emblemas são, por cada um reproduzidos no proprio fato, nos objectos que lhe pertencem, no chapeo dos serviços e, em ponto grande, nas costas dos fatos.

E até um antigo *Shogun* (grande governador) fazia imprimir, por tatuagem, o seu emblema na propria carne do costado dos seus creados.

Extinguidores Gautsch

A convite do distinto industrial o sr. Maximiano Hermann, assistimos no dia 11, na parada do quartel dos bombeiros municipaes, á experiencia de um apparelho, de invenção allemã, destinado á extincção de incendios.

O principio em que este apparelho se funda é simplesmente o de tornar ao alcance de todos uma pequena porção d'agua acidulada, uns 10 litros, á pressão de 3 atmospheres, para com ella acudir a qualquer principio de incendio, extinguindo-o de pronto se a fogueira se limita a um pequeno volume, ou pelo menos retardando o seu desenvolvimento, se o fogo tomou incremento tal que torne indispensaveis soccorros mais energicos para o combater.

Dentro d'esses limites o extinguidor oferece vantagens; o modo, porém, como a experientia se fez é que pareceu indicar que elle não se torna util, como se afigurou a alguns nossos collegas diarios.

Já se vê que num incendio desenvolvido, alimentado por alcatrão e petroleo, sobre aparas e taboas, 10 litros d'agua em forte pressão mesmo não são bastantes para o extinguir.

Mas o que se viu é que o desenvolvimento foi atalhado logo que a agua acidulada caiu sobre o foco e daria tempo á chegada de outros soccorros para a sua total extincção.

E tanto assim é que a informaçao do Perfeito da Policia de Berlim claramente diz que as vantagens do apparelho são, entre outras, «o effeito sufficiente para tomar as primeiras providencias contra incendios»; a seciedade de Suguro Nacional da Prussia, certifica a sua efficacia para «os primeiros soccorros» o director do corpo de bombeiros e as principaes companhias de seguros, igualmente o proclaimam «um excellente extintor para os incendios em começo.»

O apparelho é um tubo portatil, d'aco, perfeitamente estanque, no qual se introduz uma porção de 10 litros

d'agua, em que se dissolvem 500 grammas de bicarbonato de soda e, em um frasco 150 grammas de ácido sulphurico.

Ao inverter-se o apparelho o ácido combina-se com a agua acidulada e desenvolve o ácido carbonico que a projecta violentamente, pala mangueira, a uns 10 a 12 metros.

Com tão modestas condições pareceu, a alguns dos convidados, que duas armações de madeira ou palha, petroleo e alcatrão atacadas pelo jacto do apparelho quando já o fogo completamente as dominava, deviam ser apagadas rapidamente. Não podia ser. Localizar o principio de fogo, retardar-lhe o avanço é já bastante e isso consegue-o o apparelho Gautsch perfeitamente.

PARTÉ FINANCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de abril de 1904

Activo

Capital empregado :	
Construção até Guimarães.....	826.458\$354
Prolongamento de Guimarães a Fafe	112.250\$998
Materiaes em deposito.....	28.025\$606
Devedores diversos.....	18.095\$123
Efeitos depositados e de cauções.....	18.390\$000
Exploração. Despesas geraes de 1904	8.900\$758
" " " " 1903	28.966\$562
Gerencia (despesas da séde) de 1904	435\$170
" " " " 1903	1.928\$275
Conta de juros de 1903	27.343\$035
Dividendo de 1903	17.844\$000
Dinheiro em deposito.....	19.500\$000
Prolongamento—Dep. para expropriações	8.338\$550
Caixa	940\$804
	<u>1.417.417\$235</u>

Passivo

Capital :	
Acções.....	300.000\$000
Obrigações	535.590\$000
Prolongamento—Conta de credito...	89.000\$000
Accionistas, seus creditos.....	16\$500
Por efeitos depositados e de cauções	18.390\$000
Depositos e fianças.....	7.274\$849
Contas em liquidação.....	3.110\$237
Exploração, receita geral de 1904	35.772\$550
" " " " 1903	96.566\$175
Dividendos a pagar	678\$000
Juros de obrigações a pagar.....	661\$500
Retenções geraes.....	11.939\$437
Fundo de amortização	4.410\$000
Fundo de reserva	12.000\$000
Lucros e perdas	2.007\$996
	<u>1.117.417\$235</u>

Porto, 10 de maio de 1904.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Assembléa Geral dos Srs. accionistas

Nos termos dos artigos 31.^o e 39.^o dos estatutos d'esta Companhia, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894; são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na séde social, em assembléa geral ordinaria, no dia 20 de junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia

1.^o)—Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1903, do relatório anual do Conselho de Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas;

2.^o)—Quaesquer propostas dos srs. accionistas apresentadas segundo a parte final do art. 38.^o dos estatutos;

3.^o)—Eleição de dois membros do Conselho de Administração, nos termos do art. 13.^o dos mesmos estatutos, podendo ser reeleitos segundo o mesmo artigo, os administradores que completaram o seu periodo de exercicio;

4.^o)—Eleição de dois membros do Conselho Fiscal nos termos do art. 24.^o dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo, os accionistas que completaram o mesmo periodo.

Esta assembléa geral segundo os preceitos do art. 28.^o dos mesmos estatutos compõe-se-ha dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da Companhia.

Para poder tomar parte na assembléa, devem as acções nominativas ter sido averbadas até o dia 20 de maio corrente inclusivamente, e as acções ao portador depositadas até as 4 horas da tarde do dia 5 de junho proximo futuro:

Em Lisboa: na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto: no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris: nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel & Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, no Comptoir National d'Escompte de Paris e no Banque de Paris & des Pays Bas;

Em Londres: nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º;

Em Berlim e Francfort: nas caixas do Bank fur Handel & Industrie.

Os bilhetes de admissão à assembléa serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções depositadas.

A assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.^o, 33.^o, 36.^o, 37.^o, e 39.^o dos estatutos.

Lisboa, 16 de maio de 1904. O vice-presidente do conselho de administração, *Dr. Eduardo Alves de Sá*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de maio de 1904.

Perfeita calmaria da finança oficial ante o mar revolto da política eleitoral que é do que se trata.

Abençoado paiz, este, que assim se entrega ás locubrações de qual o circulo porque o proposto A tem mais influencia, ou qual o influente que pôde comprar-se no circulo B.

De administração, de finança, ninguem trata senão, com honra excepção, o sr. ministro das Obras Públicas, levando ás colunas do *Diário do Governo* um diploma importante como o decreto sobre os caminhos de ferro do Alto Minho a que noutro lugar nos referimos.

Pelo da Fazenda, o novo ministro estuda, por certo, no seu gabinete, o meio de apresentar alguns trabalhos no futuro parlamento, e modestamente dizemos alguns trabalhos porque não podemos esperar uma completa reforma financeira.

E não porque tenhamos perdida a fé na boa vontade do estudioso ministro que, mesmo por interesse próprio, desejaría deixar o seu nome vinculado a uma reorganização completa das nossas finanças, mas porque está mais que provado que não ha reformador possível no nosso paiz enquanto a política partidária dominar por completo todos os governantes.

E a prova tivemo-la agora, tendo estado imminente um acordo de oposições que falhou por completo logo que se viu que elle poderia affectar as influencias pessoais e as utilidades dos «nossos amigos».

Ponto no caso, que não é de política que se trata aqui. Deus nos livre.

* Mercado muito fraco.

Em valores do Estado apenas as obrigações externas da 1.^a série tiveram movimento regular. Em inscrições e mais valores poucas transacções se fizeram por falta de compradores.

Em acções, as dos Bancos de Portugal, Commercial e da Companhia das Aguas conservaram-se firmes, fechando ainda com compradores.

As do Banco Lisboa Açores e Ultramarino fecham fracas.

Nos restantes valores quasi se não fizeram transacções.

Em obrigações o mercado conservou-se muito fraco e só as prediaes e as do Banco Ultramarino 6% tiveram alguma procura.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	43 7/16	43 5/16	Desconto no Banco
" cheque ..	43 1/8	43	de Portugal ...
Paris 90 d/v.....	662	663	6 1/2 %
" cheque.....	666	668	No mercado ...
Berlim 90 d/v....	263	264	Cambio do Brazil.
" cheque....	270	271	Premio da libra ...
Francfort 90 d/v .	263 1/2	264 1/2	1 \$020
" cheque.	270 1/2	271 1/2	e
Madrid cheque...	798	805	1 \$040

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa : Inscrições de assent.	39,20	39,25	39,25	39,25	39,20	39,20	39,10	38,97	38,80	-	38,90	38,90	-	-
» coupon ..	39,10	39,15	39,10	39,10	-	39,10	39	39,90	38,80	-	38,80	-	-	-
Obrig. 4 % 1888.....	20.600	20.600	20.600	20.600	20.600	20.600	-	-	-	-	20.600	-	-	-
» 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	46.700	-	46.700	-	-	-	47.000	-	-
» 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	55.600	55.600	55.600	55.400	-	55.400	-	55.000	55.000
» 4 1/2 % assent	-	55.600	55.600	55.600	55.400	55.400	-	-	55.400	-	55.000	-	-	-
» 4 1/2 % coupon int ..	55.400	-	-	-	55.400	-	55.400	-	-	-	-	-	-	-
» externo 1.ª série.....	67.700	67.500	67.700	67.700	67.700	67.700	67.300	67.100	67.000	-	67.300	67.400	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	171.000	171.150	-	-	171.150	171.150	-	-	-	-	-	171.500	-	-
» Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Nac. Ultramarino	112.400	112.400	-	-	112.400	-	-	-	-	-	112.300	-	-	-
» Lisboa & Açores	123.000	123.000	-	123.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	-	-	-	146.500	-	-	-	-	-	-	-	147.200	-	-
» Comp. Phosphoros..	68.500	-	68.500	68.500	68.600	68.500	68.100	68.200	-	-	68.200	68.200	-	-
» Real	-	46.000	45.800	45.500	-	44.900	44.800	-	45.000	-	-	44.700	-	-
» Nacional	4.950	4.950	-	-	4.900	4.900	-	4.850	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %	-	93.000	-	-	93.000	93.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 3 %	90.200	-	90.250	90.250	90.200	-	90.200	90.300	90.500	-	-	-	-	-
» C.º Phosphoros.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	-	-	79.400	-	-	-	-	-	-	-
» » 3 % 2.º »	43.500	43.450	-	43.200	43.200	-	43.100	43.000	43.000	-	43.000	-	-	-
» Nacional	-	-	-	68.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez d'Africa.....	-	-	92.500	92.500	92.500	92.500	92.500	-	-	-	-	-	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	59,80	60	59,80	59,75	60	59,60	59,40	59,40	59,52	59,62	-	59,80	-	-
Acções Comp. Real	203	205	205	204	202	-	202	-	201	203	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	-	-	-	-	-	35	35	-	-	-	35	-	-
» Madrid-Zaragoza.....	260	262	267	265	270	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	125	125,50	123,50	-	124	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	356,25	-	357	-	357	355	354	355	-	-	-	357	-	-
» » 2.º »	-	194	-	194	-	191	-	192	191	191	-	193	-	-
» Beira Alta	-	112,50	-	112	111	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	118	119	118	115,25	118	116,50	116	116	116	-	-	-	-	-
Londres : 3 % portuguez.....	-	60,25	60,75	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	-	60,50	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	80,62	81	-	81,43	-	-	-	82	-	81	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1904	1903
COMPAGNA REAL	de a	Réis	Réis	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	16 22 Abr	693	81.935.000	118.232	693	82.194.431	118.606	1.270.840.000	1.275.097.926
	23 29 "	"	81.392.000	117.448	"	82.194.431	118.606	1.352.232.000	1.357.292.357
	30 6 Mai	"	86.352.000	124.606	"	80.697.391	116.446	1.438.584.000	1.438.189.678
Nova rede garantida	16 22 Abr	380	12.447.000	32.755	380	11.426.569	30.069	183.204.000	188.401.074
	23 29 "	"	12.687.000	33.386	"	11.426.569	30.069	195.891.000	199.827.643
	30 6 Mai	"	13.096.000	34.463	"	11.660.679	30.685	208.987.000	211.488.322
Vendas Novas	16 22 Abr	70	1.107.000	15.814	-	-	-	18.323.000	-
	23 29 "	"	1.373.000	19.614	-	-	-	19.696.000	-
	30 6 Mai	"	1.871.000	26.728	-	-	-	21.567.000	-
Sul e Sueste.....	21 31 Mar	518	34.288.028	66.193	518	35.075.140	67.712	267.180.150	297.256.445
Minho e Douro	-	-	-	-	358	-	-	-	-
Beira Alta.....	26 1 Abr	253	11.286.826	44.611	253	10.190.847	40.280	91.761.215	95.620.931
	2 8 "	"	5.655.343	22.353	"	6.792.719	26.848	97.416.558	102.413.650
	9 15 "	"	6.618.589	26.160	"	6.195.769	24.489	104.035.147	108.609.419
Nacional — Mirandella e Vizeu	25 31 Mar	105	1.959.260	18.659	105	2.687.071	25.591	19.945.370	20.673.181
	1 7 Abr	"	1.658.672	15.796	"	1.527.721	14.549	21.473.091	22.200.902
	8 14 "	"	1.887.818	17.979	"	1.574.801	14.998	23.360.909	23.745.703
Guimarães	21 31 Mar	34	2.336.250	68.713	34	2.240.873	65.908	18.343.557	18.820.866
Porto à P. e Famalicão	-	-	-	-	64	-	-	-	-
Norte de Hespanha.....	8 14 Abr	3656 Ps.	2.149.415 Ps.	587.3656 Ps.	2.058.825 Ps.	563 Ps.	29.703.768	29.079.528 Ps.	624.260
	15 21 "	"	2.083.035	569	"	2.082.576	569	31.786.803	31.162.104
	22 28 "	"	2.016.347	551	"	2.073.055	567	33.803.15	

Pinheiro Chagas

A «Mala da Europa» abriu uma subcrição para erigir um monumento á memoria d'este vulto da nossa literatura, tão grandioso que a irradiação do seu talento não mais se apagará da nossa historia.

Jornalista distineto, romancista inspirado, orador de uma fluencia extraordinaria, historiador competentissimo, dramaturgo eminent, Pinheiro Chagas com tão prodigiosa fecundidade espalhou as manifestações do seu talento excepcional, e em todas elles gravou com mão tão firme o característico do mais desvelado amor pela sua patria, que esta cumpre um dever sagrado eternizando no bronze esse vulto como a sua alma dedicada sempre ao bem se perpetuou na memoria não só dos que viveram com elle como dos que apenas lhe apreciam a grande alma immortal.

A «Mala da Europa» tem, pois, direito a todo o nosso entusiasmo pela meritoria iniciativa com que honrou o jornalismo portuguez, e o nosso completo acordo na realização da ideia que ella, em circular aos collegas, apresenta nos seguintes periodos:

«O monumento a Pinheiro Chagas ficará bem em um dos talhões da nossa ar.pla e formosissima Avenida da Liberdade. Constituirá, conforme já dissémos, o começo de uma galeria onde deveria ter sido collocado o monumento a Eça de Queiroz, e onde tambem mais tarde irão ficando, successivamente, Almeida Garrett, Camillo Castello Branco, Anthero, Latino Coelho, Silva Porto, Guilherme Braga e toda a pleiade de intellectuaes que mais teem illustrado as letras e as artes em Portugal.

Será essa galeria o nosso orgulho, e os estrangeiros que, deixando o Tejo, visitarem esta linda cidade de Lisboa, poderão admirar na grande Avenida os vultos de todos os que concorreram para a affirmação poderosa da nossa mentalidade.»

Tem rasão o nosso collega.

Constituiu na nossa aprazivel avenida como que a *Siegessäule* de Berlim, consagrando nella, em vez das victorias dos soberanos as glorias immorredoras desses imperadores da penna, da palavra e da tella, é por certo a mais bella ideia que merece os aplausos de todos.



Associação Commercial do Porto

Recebemos, com uma attenciosa offerta especial, o relatorio annual d'esta associação.

Em um grosso volume de 300 paginas e 29 grandes mappas compendia-se o trabalho annual d'aquella respeitavel associação, trabalho volumoso tambem, traduzido em proficuos resultados de progresso para a classe que a associação tão digna como cuidadosamente representa na capital do norte.

Todos os ramos da administração publica, todas as manifestações da actividade que se relacionam com as questões affectando o commercio, são tratadas ali em honrosos documentos e os interesses do commercio defendidos com esmero.

E como de envolta com esses interesses vae, quasi sempre, o interesse geral do paiz, não é descabido que aos adjectivos activa e intelligente e outros que se applicam áquella direcção, se lhe chame benemerita e patriótica.

Durante o anno findo, além da administração dos seus serviços que já são importantes, como as obras da Bolsa, o posto desinfecção, as obras da barra, os telegraphos e semaphoros privativos, a escola elementar do commercio e outras, tratou a direcção junto dos poderes publicos de importantes assumptos de interesse general, concorrendo, com as suas informações e estudos, para o esclarecimento de varias questões e a solução de diversos negocios officiaes.

Por separado do relatorio vem a memoria sobre o projecto de melhoramentos da margem direita do Douro, elaborado pelo engenheiro sr. Machado Guimarães, trabalho em que se revela muita competencia e estudo por parte do seu auctor.

TRACÇÃO ELECTRICA

Cintra ao Oceano

Tem melhorado o serviço d'esta linha, tratando-se activamente de reparar os defeitos que ella apresentava em começo da construcção, do estabelecimento de dois desvios, indispensaveis para se poder aumentar o numero de carros em movimento entre a Ribeira e Collares e de outros melhoramentos.

As receitas teem sido superiores a toda a expectativa e se maiores não são é por não se poder fazer serviço mais intenso.

Trata-se de concluir a linha á Praia das Maçãs e de construir o troço a Cascaes que será ao mesmo tempo um grande melhoramento publico, uma mina de ouro para a companhia.

Hespanha

Está resolvida a construcção d'um tremvia electrico entre Mondariz e Vigo.

A construcção do primeiro troço foi já arrematada.

A nova via ferrea de Qjos Negros ao molhe de Sagunto segue paralelamente á Central de Aragon. Terá 200 kilometros de extensão e está orçada em 20 milhões não contando o molhe de embarque orçado em 5, mas reputa-se baixo este orçamento por causa das obras d'arte que são muitas e importantes.

Trabalham na linha 80 brigadas de operarios.

Os comboios em Londres

A reunião da direcção da companhia do Palacio de Crystal veiu recordar ao publico as ideias sobre a adoptação da tracção electrica nas communicações da parte sul de Londres. O presidente disse que as representações ao conselho municipal de Londres para alargar os seus planos de continuação da linha electrica até o Palacio de Crystal foram bem recebidas e declarou que o sistema usado em Croydon seria começado em breve. A electrificação que em pouco tempo começaria no serviço suburbano da companhia dos caminhos de ferro de Brighton também foi por elle mencionada.

A linha South Eastern-Chatton é de esperar que adoptará brevemente esse sistema de tracção no seu serviço suburbano e o acabamento dos importantes prolongamentos das linhas da companhia South Western certamente fará que aquella companhia siga o mesmo caminho. Os projectos de electrificação estão portanto em andamento, dando este novo sistema leves esperanças de lucro, representando um serviço melhorado e certamente mais commodo para os suburbios do sul da metropole.

Suissa

Foi inaugurada a nova linha ferrea Vevey-Châtel.

A força vae a Châtel sob a forma de corrente alterna tiva triphasica de 4.000 voltios.

A fonte foi construida em Vevey onde se transforma por meio de dois grupos de apparelhos em corrente continua com a intensidade de 800 voltios.

O transporte da energia é por fio aereo, dupla, servida por um cabo d'alimentação paralelo.

O sobejo d'energia é armazenado numa bateria de accumuladores de 375 elementos.

O material circulante assim como a installação electrica é da industria suissa.

As carruagens teem freio manual e freio electrico.

Estados Unidos

A Westinghouse Company foi encarregada de aplicar o seu sistema de tracção electrica por corrente monofásica ás duas linhas urbanas de Fort Wayne-Springfield e de Indianapolis-Connelsville que medem 150 e 53 milhas.

A corrente será gerada com a respeitável tensão de 16.000 voltios.

Construir-se-hão fontes secundarias a 10 milhas umas das outras que baixam a tensão a 3.300, e haverá depois os transformadores que a reduzem ainda.

*
Tambem se vai electrificar a linha de S. Thomé a Port Stanley que mede 160 milhas. Adopta-se a corrente triphasica. A energia terá a tensão de 10.000 voltios.

As locomotivas terão a velocidade de 30 milhas em patamar.

Ha 15 annos só havia nesta confederação 86 milhas de linhas ferreas electricas, em que circulavam 172 vagons.

Em 30 de junho de 1903 havia já 22.589 milhas ou 36.368 kilometros de vias electricas com 67.199 vagons, representando a força de tracção de 1.298.133 cavallos-vapor.

Transportaram estas linhas durante os ultimos doze meses cerca de 6 biliões de passageiros.

A receita bruta foi de 241.584.697 dollars, a despesa foi de 139.012.004.

Occupam 138.183 empregados, que recebem os vencimentos de 84.636.275 dollars.

Ultimamente teem sido assentes mais de 3.500 milhas.

As carruagens electricas percorrem cerca de 40 milhas por hora. As carruagens de passageiros attingem o comprimento de 60 pés. Os motores teem a potencia de 600 cavallos-vapor.

AUTOMOBILISMO

Fez-se no domingo, 8, em Lisboa, uma experiencia de carros que deu excellentes resultados.

A Empresa Automobilista Portugueza, inaugurando nesse dia a sua nova séde, propôz-se fazer com uma *voiturette* Darracq a subida da calçada da Gloria.

E desempenhou-se briosa mente da sua promessa fazendo por tres vezes a subida da ingreme ladeira e por duas vezes a descida, sem a menor dificuldade.

Numa d'essas experiencias tomou logar no carro o nosso director, por amavel convite do sr. doutor Tavares de Mello, director da Empresa, sendo, portanto, por impressão propria, que aqui descrevemos a notável subida.

O carro tem um motor de 8 cavallos e a capacidade para 4 passageiros, podendo ainda admitir mais um com sacrificio da commodidade dos que vão no assento anterior.

Mas nas experiencias andaram sempre com 7 pessoas na subida e 5 na descida.

O arranque foi suave e a subida morosa, obedecendo os varios apparelhos com docilidade ao commando do conductor, o proprio sr. Tavares de Mello, que é um automobilista distinto.

Durante a carreira facilmente se mudou na direcção, para evitar as irregularidades do pavimento, que são muitas, e para desviar dos ascensores, que continuavam o seu movimento ordinario, subindo-se sempre suavemente. Na descida, além de eguaes evoluções fizeram-se duas paragens, uma d'ellas violenta, as quaes bem demonstraram a efficacia dos potentes freios do vehiculo.

A carreira ascendente levou 7 minutos e a descendente 5 e meio.

Os novos carros Darracq que a Empresa depois nos mostrou são, alguns elegantissimos, e de manejo muito commodo por terem na propria arvore de direcção todos os apparelhos reunidos, a direcção do jogo dianteiro, a mudança de velocidade, a maior ou menor força de tracção o freio electrico e a trompa d'aviso.

Não tem o machinista que desviar a sua attenção para outro ponto do carro, o que é de grande valor para o caso de uma manobra rapida.

Numa carruagem d'este auctor fizeram quatro portuguezes, no anno passado, a viagem de Paris a Lisboa em 9 dias, descansando durante as 9 noites nas localidades.

A França, em vista dos bons resultados que obteve nas experiencias do serviço postal em automoveis, poz em concurso, estes transportes em 20 itinerarios dos depar-

tamentos: *Pas de Calais, Sômme, Pireneus orientaes, Gers, Baixos Pireneus, Dordogne e Puy de Dôme.*

*
Abriu em Bruxellas a terceira exposição internacional de automoveis organizada pela *Chambre Syndicale de l'automobile* na grande sala de machinas do parque do *Cinquantenaire*, com grande concurso de visitantes de todas as nacionalidades.

Ha 270 installações particulares no salão estando representadas todas as fabricas importantes da França, Alemanha e Inglaterra além das fabricas belgas.

As que aparecem melhores são as francesas e as belgas.

Nota-se a ausencia quasi completa de automoveis a vapor, mixtos ou electricos.

A quasi totalidade tem motor de gazolina.

Tambem se reconhece que não ha verdadeiras novidades de sensação, havendo todavia muitos aperfeiçoamentos em pormenores e tipos recentes muito perfeitos.

O caixilho que predomina é o de lamina estampada que é rígido bastante e elástico para amortecer as vibrações.

A casa Decauville expõe um caixilho blindado, a Metallurgique um outro de aço embutido.

Os motores de cylindros são os mais bem aceitos. A tendencia é aumentar o numero de cylindros, aumentar-lhe a velocidade e potencia e ter motor vertical.

A ignição desapareceu. O accendedor é electrico. Ha modificações interessantes nos carbonadores.

LINHAS PORTUGUEZAS

Sul e Sueste. — A direcção d'estas linhas foi autorizada a dispender até a quantia 11.000.000 réis com os trabalhos necessarios para evitar a poeira no troço do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setubal.

— Por portaria de 13 foi mandado proceder aos estudos para a construcção da estação do caminho de ferro em Villa Real de Santo Antonio, no local desejado pelo povo d'aquella villa.

Caes no Porto. — A direcção do Minho e Douro mandou estudar o projecto d'un caes fluctuante em frente da estação da alfandega do Porto, subordinando-o ao plano approvado dos melhoramentos das margens do Douro.

Guimarães-Fafe. — Vão muito adeantados os trabalhos d'esta linha, devendo estar concluidos muito antes do fim do prazo estabelecido no caderno d'encargos.

Regoa-Villa Real. — Tambem se activam as obras d'esta linha, a cargo do distinto engenheiro sr. José Antonio de Moraes Sarmento. A inspecção que lhes passou ha dias o sr. conselheiro Povoas, director do Minho e Douro e d'aquella construcção, deixou-o agradavelmente impressionado.

Alto Minho. — Tem andado em exame pessoal da região que tem de ser atravessada pelas linhas que lhe foram concedidas o sr. Blanc Wood, concessionario, acompanhado pelo engenheiro inglez sr. Everard Calikrop e pelo nosso compatriota sr. Arnaldo Novaes.

Consta que, rectificados os estudos, para os quaes se aproveita grande parte dos ha annos feitos, os trabalhos começarão simultaneamente em Vianna e Braga, activando-se mais os d'aquelle primeiro ponto, para que por ali vão entrando os materiaes para toda a linha.

A construcção deve estar pronta em dois annos.

Novas carruagens. — Os vehiculos automotores que a Companhia Real mandou vir para fazerem serviço entre as Caldas e Figueira, começam a circular no 1.º de junho, pelo novo horario de verão.

Tipos de material circulante para via reduzida. — Foram aprovados por portaria de 13 do corrente os tipos do material circulante de tracção e transporte para as novas linhas da via reduzida construidas pelo Estado.

As locomotivas serão Compound do typo Mallet com 4 eixos conjugados dois a dois de modo que todo o

peso é aproveitado para a adherencia sem prejuizo da flexibilidade das machinas.

São propostos tres tipos de carruagens todas sobre bogies o de 1.^a classe, 2.^a e mixtas. Haverá além d'isso carruagens salões.

Os fourgons tem tambem um compartimento para serviço do correio.

Daremos brevemente noticia circumstanciada dos novos tipos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Eis a sumula das bases do projectado convenio das vias ferreas andaluzas :

1.^a As obrigações *Sevilla-Jerez* e as *Andaluces* serão trocadas cada grupo de tres por duas de juro fixo e uma de juro variavel. As primeiras terão o dividendo de 10 francos e 15 respectivamente, as segundas o que lhe pertencer em cada exercicio.

2.^a A amortização recomeçará em 1 de janeiro de 1905, por sorteio e ao par 300 francos e 500 respectivamente quando houver lucros, ou por compra na praça.

3.^a As obrigações *Sevilla-Jerez* cõr de rosa serão de renda fixa assim como as de *Malaga-Cordoba*, pagaveis em pesetas.

Começará para estas a amortização em 1905 por conta de 1897 e assim successivamente.

4.^a Constituir-se-ha uma reserva de 3 milhões para garantia do serviço de obrigações de juro fixo, e outra para garantir a amortização ao par.

5.^a Constituir-se-ha uma sociedade de obrigatarios para representar os interesses d'estes capitalistas. Os directores terão conhecimento das actas da companhia a qual se obriga a não emitir novas obrigações e a não adquirir novas linhas ou pedir concessões sem o consentimento dos obrigatarios.

6.^a Os empréstimos só se farão d'accordo com elles.

7.^a Dá-se uma moratoria de 5 annos à dívida fluctuante.

A nova linha *Jatiba* a *Alcoy* mede 64 km. Sae de Alcoy por *Cocentaina* descendo a 0,015 e 0,018, para o tunel de St. Barbara com 87^m de comprimento, sobe depois até a estação de *Agrés*, e continua por montanhas de *Agrés* a *Onteniente* o que a obriga a passar por 7 tuneis de 45 a 600^m e por profundas trincheiras.

De *Onteniente* vae a *Agullen*, *Albaida*, *Montaberner*, *Rugat*, *Beniganin*, *Genones* e *Jatiba*.

Foram feitas com bom resultado as provas officiaes da via ferrea económica de *Olivan* a *Guardiola* pertencente á companhia de *Manresa a Berga*, com séde em Barcelona.

Está terminada a linha ferrea de *Moreda* a *Granada*. A estação de *Linares* está quasi concluida assim como a de *Almeria*.

Estão-se fazendo as expropriações dos terrenos necessarios para a estação de *Torrelavega (Santander)* cruzamento da linha do Norte com a do Cantabrico.

Foi inaugurada a linha mineira da estação de *Minas* na linha ferrea de *Chinchilla* a *Cartagena* e *Hellín*. Pertence á *Sociedad Azufrera del Coto de Hellín*.

FRANÇA

Em 1903 a rede de Orleans teve um bom rendimento.

A extensão média da rede em exploração foi de 7.061 km. ou mais 42 do que no anno anterior.

As receitas elevaram-se a 233.345.830 frs. do que em 1902.

Este aumento provém da grande velocidade apenas.

A tonelagem de transportes commerciaes passou a 12.272.300 ou a mais 207.658 ton.

As despesas foram 110.493.285 frs., isto é menos 1.901.876 frs. do que em 1902.

O producto liquido foi portanto de 123.345.830 frs. ou mais 3.062.040 do que no anno passado.

BELGICA

Está-se discutindo com calor e interesse a questão da nova linha *Ostende-Douvres*, para substituir no trafego internacional a linha *Calais-Douvres*.

O departamento das vias ferreas da Belgica procura por todos os modos reduzir o tempo necessário para o trajecto pela Belgica, e declara que é preciso absolutamente bater neste ponto a concorrência estrangeira sob pena de uma notável diminuição nas receitas das linhas belgas.

Parece que se nota uma certa tendência dos passageiros a abandonar as linhas belgas, o que alguns explicam pelas más condições da viagem em paquetes, na Mancha. Os barcos belgas são ve-

lhos ou faltos de conforto quando se comparam com os da carreira *Calais-Douvres* ou *Boulogne-Folkestone*.

Dizem mesmo que as condições da estação marítima de Ostende são mesquinhos e que obrigam a uma demora inutil com o serviço e com a fiscalização aduaneira.

Na linha *Douvres-Calais*, segundo os jornaes belgas, ha barcos confortaveis, um restaurante bom, pessoal escolhido, andamento rapido e sem balanço ou trepidações grandes. Parecem-se com os grandes transatlanticos e tem já motores de turbinas a vapor.

A estação marítima de Calais é de primeira ordem. Ha ali um restaurante e um hotel luxuosos.

A carreira de vapores é feita pela *London Chatham and South Eastern Railway* e pela companhia do *Nord* franceza que se entendem perfeitamente e que teem comboios em correspondencia com os navios. Por estas razões a concorrência de Ostende é difícil.

Para compensar tanta falta pensa o governo belga realizar um ganho de tempo e de dinheiro nas viagens para a Alemanha, Áustria e Russia.

A passagem de Ostende a Douvres leva 3 1/2 horas; a de Calais uma hora, mas como o percurso de Ostende a Bruxellas é mais curto do que o de Bruxellas a Calais, a diferença fica reduzida.

Saindo-se de Londres ás 9,05 da manhã chega-se a Bruxellas, via Ostende, ás 4,39 da tarde; partindo de Londres ás 10 da manhã, via Calais, chega-se a Bruxellas ás 5,40 da tarde.

Só 6 minutos de diferença.

Por Calais os preços dos transportes são :

1.^a classe 61,60 frs.; 2.^a 44,00; 3.^a 30,45; por Ostende, 48,95; 35,85 e 24,95.

As diferenças : 12,65; 8,15 e 5,50 são portanto pequenas e amplamente compensadas por se evitar o enjôo durante duas horas e meia.

Para se dar maiores vantagens aos passageiros lembram-se diversos meios: melhorar os navios tornando-os mais commodos e suprimindo-lhes as trepidações; transformar a estação marítima de Ostende; fazer a verificação aduaneira das bagagens em transito; establecer uma nova linha ferrea internacional.

PERÚ

Esta republica está tratando da construcção das linhas ferreas seguintes :

1.^a De *Oroya* a *Juaja* e *Huancaya*; 2.^a, d'*Oroya* e *Cerro de Pasco* a um ponto do rio *Ucayali* ou a um dos seus affluentes accessivel durante todo o anno aos navios; 3.^a. de *Licuani* a *Cusco*.

A linha mais importante é a segunda, mas a primeira deve ter maior trafego.

CANADÁ E ESTADOS UNIDOS

A Companhia *Grand Trunk Ry.* do Canadá vae estudar a sua rede que é já tão grande a *New Brunswick* e a *Columbia* ingleza, a *Moncton* e *Porto Sampson* prolongando-se depois a *Dawson City*.

A 1.^a secção de *Moncton* a *Winnipeg* é explorada pelo governo do Canadá, a segunda por uma nova companhia *Grand Trunk Pacific Railway*.

Os motores Fielding

Acabamos de receber o primoroso catalogo que a acreditada casa de Barcelona, Bernabeu & Soldevila, publicou agora, sobre os motores a gás, gás pobre e petróleo que a grande fabrica Fielding & Platt, de Gloucester (Inglaterra) produz e de que aquella casa tem a exclusiva representação em Hespanha e Portugal.

Brevemente nos occuparemos d'estas machinas que, pelos seus aperfeiçoamentos se tornam da mais util aplicação a todas as industrias, limitando-nos, por agora a agradecer aos activos representantes na peninsula o envio do seu catalogo em que veem descriptos todos os modelos dos novos motores, com os detalhes de força, dimensões e outros para se poder escolher, entre elles, o que melhor convém applicar.

Notas varias

Escripta mechanica. — Vae-se vulgarizando o uso das machinas de escrever e aparecem modelos cada vez mais perfeitos que realizam uma consideravel economia de tempo e uma perfeição e nitidez que nada deixam a desejar.

Vão acabando assim as más calligraphias,

As machinas actuaes todavia feem o inconveniente de

não permittirem que se escreva em livros. Só escrevem em folhas de papel separadas.

Construiram por isso recentemente umas machinas que pôdem escrever em livros e cadernos de todos os tamanhos ou sobre folhas soltas.

Os caracteres batem sobre uma superficie plana em que assenta a folha, o que dá a maior facilidade para se extrahirem copias, chegando-se facilmente a tirar 15 e 20 copias a um tempo.

Pôdem colocar-se d'uma só vez na machina muitas folhas ou sobrescriptos em que se escreve seguidamente, e extraindo as folhas á medida que vão sendo escritas.

Falta só agora inventar machinas para stenographar e construir machinas que tenham palavras feitas, pelo menos aquellas que mais frequentemente se empregam na linguagem.

Seguramente é mais facil de conseguir-se isto do que o que já obteve o electricista de Londres, Leon Kamm, que construiu uma machina de escrever e transmittir despachos para a telegraphia sem fios.

Linhos de montanha.—A via ferrea mais elevada em altitude na Europa é a de Zermatt no Gornergrat que atinge a cota de 3.019^m sobre o nível medio do mar.

O mais alto do mundo é a de Oroya no Perú que atinge a cota de 4.744^m.

Seguem-se logo a de Pike's Peak no Colorado que chega a 4.200^m e a das minas de Palacayo que chega a 4.153.

Se vier a construir-se a do Monte Branco, em que tanto se falla, será esta a que ganha o desafio ou bate o record, pois que deve attingir a altitude de 4.810^m.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Comboios Sud-Express

Desde 1 de junho de 1904 o comboio Sud-Express, fará serviço tres vezes por semana entre Lisboa-Rocio e Paris e vice-versa, nos seguintes dias:

Lisboa—Paris.—Segundas, quartas-feiras e sabbados—Lisboa-Rocio—Partida 9,30 da manhã.—Pampilhosa—Chegada 1,16 da tarde.

Paris—Lisboa.—Domingos, terças e quintas-feiras—Pampilhosa—Partida 7,20 da tarde.—Segundas, quartas e sextas-feiras—Lisboa-Rocio—Chegada 12,30 da manhã.

Lisboa, 5 de maio de 1904.

Transportes de sal commun a granel ou em saccos por vagon completo de 10.000 kilos ou pagando como tal

Additamento dos preços especiais C) do § 2.^o da tarifa especial acima citada:

De Lisboa (Caes dos Soldados) Alcantara Terra ou Alcantara Mar ás estações abaixo ou vice-versa:

Bemfica, Belem a Algés, por tonelada 100 réis.—Cruz Quebrada a Cascaes, por tonelada 120 réis.—Porcalhota a Cintra ou Mafra, por tonelada 130 réis.

N. B.—As expedições procedentes de Lisboa (Caes dos Soldados) são isentas dos direitos de desembarque.

Ficam em vigor as condições da tarifa especial interna n.^o 8 de pequena velocidade.

A applicação dos preços supra começará em 15 de maio de 1904.

Lisboa, 11 de maio de 1904.

Feira de Sacavem

Por motivo da feira que se realiza em Sacavem no domingo 22 do corrente, o serviço de comboios tramways entre Lisboa-Rocio e Sacavem é augmentado conforme se annuncia nos cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 10 de maio de 1904.

Banhos da Amieira

Desde 15 de maio de 1904, os comboios em seguida indicados passam a ter 1 minuto de paragem no apeadeiro de Banhos da Amieira unicamente para serviço de passageiros:

Omnibus n.^o 201 que sae de Lisboa R. para Alfarellos ás 7 horas da manhã.

Mixto n.^o 203 que sae de Torres Vedras para Alfarellos ás 10 horas da manhã.

Mixto n.^o 209 que sae de Lisboa R. para Alfarellos ás 6,45 da tarde.

Mixto n.^o 202 que sae de Alfarellos para Lisboa R. ás 5,25 da manhã.

Omnibus n.^o 206 que sae de Alfarellos para Lisboa R. ás 5,25 da tarde.

Mixto n.^o 208 que sae de Alfarellos para Lisboa R. ás 8,25 da tarde.

Lisboa, 11 de maio de 1904.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

Lanço de Tavira a Cacella

Faz-se publico que no dia 30 de maio de 1904, pelas doze horas do dia, na secretaria da 3.^a secção de construção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a comissão presidida pelo respectivo engenheiro chefe de secção, terá lugar a arrematação para a execução das empreitadas n.^o 1 e 2, de terraplenagens, e 3 de obras de arte, sendo a base de licitação respectivamente de 10.000\$000 réis, 9.000\$000 réis e 3.000\$000 réis.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 250\$000 réis para a primeira, 225\$000 réis para a segunda e 75\$000 réis para a terceira.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias úteis, desde as nove horas da manhã ás três horas da tarde, na secretaria da referida secção de construção em Faro.

Faro, 30 de abril de 1904.

Prolongamento de Evora a Ponte de Sôr

Para os devidos efeitos se annuncia que pelas doze horas da manhã do dia 17 de junho proximo, na secretaria da Direcção do Sul e Sueste, nesta cidade, Largo de S. Roque n.^o 22, 1.^o andar, e perante uma comissão presidida pelo engenheiro-director, terá lugar o concurso para adjudicação de tres empreitadas de terraplenagens e obras de arte, para construção do primeiro lanço da 1.^a secção do prolongamento do caminho de ferro de Evora a Ponte de Sôr, compreendido entre Evora e a Senhora da Graça, as quaes teem os n.^o 1, 2 e 3 e são comprehendidas, respectivamente, entre os perfis n.^o 0 a 82, 83 a 213 e 214 a 214 do projecto aprovado.

As bases de licitação, que será em carta fechada, são para a empreitada n.^o 1 de 7.060\$000 réis, para a n.^o 2 de 11.800\$000 réis e para a n.^o 3 de 12.200\$000 réis.

Para admissão ao concurso é necessário fazer préviamente os depositos provisórios de 176\$500 réis para a empreitada n.^o 1, de 295\$000 réis para a empreitada n.^o 2 e de 305\$000 réis para a n.^o 3.

Os projectos, caderno de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção todos os dias úteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 9 de maio de 1904.

Fornecimento de pedra britada

Faz-se publico que no dia 6 de junho de 1904, pelas doze horas do dia, na secretaria da secção de expediente do serviço de via e obras, no Barreiro, perante o engenheiro chefe do referido serviço, terá lugar a arrematação para o fornecimento de 16.920 metros cubicos de pedra britada carregada em vagons em qualquer estação comprehendida entre Barreiro, Casa Branca e Setúbal.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 275\$000 réis.

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

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

Barreiro, 9 de maio de 1904.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CINTRA

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

CINTRA

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

HAMBURGO

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

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

MAFRA

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

MONT' ESTORIL

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

NAZARETH

Grand 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 succursral, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphic, 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 Baixa). Serviço de 1.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO

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

PORTO

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

SETUBAL

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

SETUBAL

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

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

VIENNA

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

GRANDE HOTEL

PEKIN



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHÉS, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 23 de Maio sahirá o paquete **Magdalena** para

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

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **General**. Sahirá a 22 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Bordeos e Leith, vapor inglez **Farraline**. Espera-se de 17 a 18 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Bordeos, vapor frances **Magellan**. Sahirá a 18 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Bremen e Hamburgo, vapor alemão **Santos**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor frances **Amiral Fourichon**. Sahirá a 24 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Amazona**. Sahirá a 30 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Hamburg, vapor alemão **Tijuen**. Sahirá a 31 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Guanhyba**. Sahirá a 21 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 28 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool, vap. hispanhol **Isla de Lanzón**. Sahirá de 17 a 19 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Hildebrand**. Sahirá de 20 a 21 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Malaga**. Espera-se a 17 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor alemão **Pernambuco**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 27 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 e Cabedello, vap. inglez **Explorador**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tucuman**. Sahirá a 25 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oruba**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. alemão **Petropolis**. Sahirá a 24 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.^o



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Cyril**. Sahirá de 18 a 19 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Thago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St^a Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mosamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Benguela**. Sahirá a 22 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



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



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



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



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Espera-se a 18 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o