

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor  
L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACITOR PRINCIPAL  
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

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

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

TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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.

## SUMMARIO

	Páginas
DICTADURA JUSTIFICADA, por J. Fernando de Sousa	161
ACQUIZIÇÃO DE UMA DRAGA	162
PORTE OFFICIAL — 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
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	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 carruagens	171
— Typos de material circulante para via reduzida	
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Belgica — Perú — Canada — Estados Unidos	172
OS MOTORES FIELDING — NOTAS VARIAS	172
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES	173
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS	174 e 175
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	176

## Dictadura justificada

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

Estava dado para ordem do dia o respectivo projecto de lei, que obtivera parecer favoravel das commissões e era bem visto da opposição que o discutiria talvez *pro forma*. Contra a expectativa de muitos vingára o terceiro concurso, obtendo-se uma proposta que vem fixar no solo portuguez importantes capitães estrangeiros. Difficilmente acceitariam estes a situação indefinida de um contracto provisório, cuja effectividade ficava dependente da sanção legislativa em epoca affastada ainda e porventura incerta.

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

Sobrevieram os movimentados episodios parlamentares, que nos abstemos de apreciar e que tiveram por desfecho inesperado e theatral a dissolução e novas eleições, optimo reconstituinte, como é notorio, das finanças e da administração.

O respeito supersticioso dos immortaes principios exigia porventura que o projecto de lei ficasse á vista do

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

A *Gazeta*, que não põe o pé no vespeiro da politica, sendo como é, uma publicação puramente technica, não pôde deixar de applaudir a providencia dictatorial. O processo de desatar pacientemente os nós gordios tem o contra de ser lento. A nossa humilde personalidade em casos taes optaria pelo expediente do illustre Alexandre e acha que faz bem quem corta com a espada o que não poude desfazer com os dedos. Abençoada dictadura a que fazendo um innocente *piet de nez* á veneranda matrona da constituição, velha avó costumada já a faltas de respeito, promulga um decreto de salutaes consequencias e incontestavel oportunidade.

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

Póde portanto o governo fazer reforçar o deposito provisório e lavrar o contracto definitivo. Os engenheiros do concessionario andam já reconhecendo o terreno e vão dar começo aos estudos.

Das linhas concedidas existem ante-projectos elaborados ha cerca de 17 annos, em condições technicas 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 permittido, o custo da construcção é notavelmente diminuido.

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

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

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

A linha do Pocinho a Miranda fôra 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 tuneis e a substituição de um viaducto de 300 metros em curva por um pontão de 4 metros.

Consideravel economia resultará tambem da maior flexibilidade que as novas linhas do Minho terão e que lhes permittirá 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 aguas do Lima, que atravessará junto de Ponte da Barca. Depois de servir os Arcos terá de subir á portella do Extremo, na qual transporá a divisoria das



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 população 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 construção 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 anteprojecto 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 difficil e menos rendosa tem para a construção mais largo praso, dando tempo a affirmar-se e desenvolver-se o trafego dos outros troços.

Para completar o systema 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 rasão 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 construção do prolongamento de via larga. Favores ou auxilios novos é que de modo algum deviam ser dados áquella concessão. Nem garantia de juro, nem vantagens da base 5.<sup>a</sup> da lei de 14 de julho de 1899, nem prorrogações de praso.

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 construção do troço de Guimarães a Fafe, tendo modificado o projecto para eliminar d'elle as rampas de 20‰ e tornar uniformes as condições de tração 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 provincia do Minho se encontrem em exploração os principaes lineamentos da rede ferroviaria, podendo ser consagrados todos os recursos disponiveis 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 kilometros 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 kilometros.

Vae adeantada a construção dos 24 kilometros da Regua a Villa Real e dos 23 kilometros de Estremoz a Villa Viçosa. Começou-se a do prolongamento de Setubal 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 judicious acção governativa, que procura administrar bem e utilizar os recursos que a providencia 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 subministre 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 systema, 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 appareição de concorrentes, alliviados d'esse encargo.

Depois de obtidos do sr. conselheiro Adolpho Loureiro valiosos esclarecimentos acérca das bases do concurso foi o respectivo programma elaborado pelo distincto 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 200<sup>m</sup> de lodo ou lodo e areia, por hora em profundidade até 12<sup>m</sup>.

Entendeu-se que um material d'esta natureza além de ser indispensavel para a construção 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 acérca 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.
Schnons, de Glasgow.....	9.500 libras
Flenning » » .....	9.700 »
Loburtz » » .....	11.770 »
Smulde, de Rotterdam .....	13.200 »
Smith & Sohn » .....	17.200 »
Ancienne maison Satu, Lyon.....	269.800 »
Fives Lille.....	367.000 »
Sachemberry, Roulan.....	250.000 »
Weser, Bremen.....	475.000 »
	380.000 »
	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<sup>m</sup> de comprimento por 7<sup>m</sup> de largo, 2 de frontal e 1.40 de calado de agua. A velocidade dos baldes é de 16 por miunto. A machina Compound terá caldeira de 80<sup>m²</sup> de superficie com a pressão de 8 kilogrammas e a sua força será de 175 cavallos effectivos.

O paiol do carvão comporta 25 toneladas e o deposito d'agua 10<sup>m³</sup>.

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 praso 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.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Presidencia do Conselho de Ministros

Senhor. — Conscio da benefica influencia que sobre o progresso economico exerce o desenvolvimento da viação acelerada, e fiel aos principios de justiça distributiva que devem presidir á realização dos melhoramentos publicos, procurou o Governo dotar com as linhas complementares a provincia 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.<sup>a</sup> 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 provincia, será seguramente remunerador, pela receita propria e pela que determina a linha do Minho, como o exame das estatisticas das linhas ferreas da região faz prever com bons fundamentos.

Não se afoitou o capital a esse empreendimento, pelo que entendem 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 Magestade mandar abrir novo concurso, sobre essa base, que não podia ser tida em conta num contracto 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 construção 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 comissões de obras publicas e fazenda, e que se tivesse chegado a ser discutida, certamente obteria a approvação do Parlamento, por dar logar á realização d'esse importante melhoramento sem encargos sensiveis do Thesouro.

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

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

O interesse publico aconselha pois providencias immediatas tomadas pelo poder executivo para tornar effectiva a promessa de contracto constituida pela portaria de 28 de março 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 fórma a construção 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 systema

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

Taes são as considerações que levam o Governo a pedir a Vossa Magestade 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 construção das linhas, não só junto do Governo, mas que até de Vossa Magestade 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 Pequeto—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.<sup>o</sup> E' auctorizado o Governo a contractar definitivamente com Temple George Blackwood a construção 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.<sup>o</sup> Fica revogada a legislação 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 Pequeto—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.<sup>a</sup> — A concessão terá por objecto a construção 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 ali o rio, vá por Ponte do Lima a Ponte da Barca, ligando-se ali com a linha antecedente.

Base 2.<sup>a</sup> — 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 construção haja sido por elle despendida quantia equivalente ao triplo do deposito.

Base 3.<sup>a</sup> — As tres linhas a que se refere a base 1.<sup>a</sup> formarão, para os effeitos da concessão, um grupo indivisivel.

Base 4.<sup>a</sup> — As linhas serão construidas conforme os projectos elaborados pelo concessionario e approvados 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 millimetros por metro, salvo na parte comprehendida entre os Arcos e Monção, em que poderão atingir 30 millimetros.

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

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

Haverá carruagens de duas classes pelo menos.

Os comboios de passageiros terão freio continuo e automatico. Base 5.<sup>a</sup> — São asseguradas ao concessionario, das vantagens concedidas nas bases 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> da lei de 14 de julho de 1899, as seguintes :

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



2.ª Os auxílios que as camaras municipales 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 acções 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 construção e exploração das linhas ferreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

§ 1.º Para a aquisição de quaesquer materiaes serão previamente 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.º Para o effeito da isenção de direitos considera-se nos termos do artigo 43.º do regulamento de 2 de novembro de 1899:

1.º *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.º *Material circulante.* — As locomotivas, tenders, carruagens, vagoes, guindastes moveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, taes como: eixos, rodados e aros, lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas e forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementær, 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 19:999\$000 réis por cada kilometro que se construir, não podendo porém o desembolso effectivo 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, approved e aberto á exploração desde o começo da mesma exploração.

*Base 7.ª* — Logo que o rendimento liquido exceda 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 parallelas ás que explora, a distancia de menos de 30 kilometros, ou que nellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria a sua construção.

*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 gratuidade do serviço postal, ás reduções 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 incluído 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 contractes 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 Lanhezes, será construída em condições de poder servir, tanto para a

viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construção 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 autorizadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

Passageiro a pé.....	\$003
Passageiro a cavallo:	
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 supprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por forma analogá 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 approvar o contracto de concessão.

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

A construção deverá começar no prazo maximo de tres mezes, contados da data da notificação ao concessionario da approvação de cada projecto, e estar concluído 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 Paço-Vieira.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

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

*Annexo á n.º 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.º 11 de pequena velocidade.* — Inclue os residuos de moagem na designação de «farinhas» d'esta tarifa.

*Modificação da n.º 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 approvadas 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\$000
» 150 ».....	\$750	1\$500
Além de 150 ».....	1\$000	2\$000

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 inflammaveis, 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 applicados 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 applicados 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 sementes, 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 applicados 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 lã, 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, Bordes, Marselha) a Suissa, e da Inglaterra, Londres, Liverpool, e Southampton.

Tenho dois mezes 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 commodidade 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 comnosco, 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 greve para elevarem a tarifa ao duplo.

Dentro da exposição «só millionarios podem 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 vêr, 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 Allemanha 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 allemã 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 agradável e mais interessante do que a exposição de S. Luiz.

## Vias ferreas coreanas

A peninsula da Coréa é sulcada pelas seguintes linhas ferreas:

1.<sup>a</sup> *Linha de Seúl a Chemulpo.* Tem 42 kim. 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<sup>m</sup> de comprimento, que custou 1,5 milhão de francos. A via tem a bitola de 1<sup>m</sup>,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 kim., 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 kim. de Seúl.

O pessoal da linha e estações é japonéz.

2.<sup>a</sup> *Linha de Seúl a Songdo.* Tem 75 kim. Constitue um ramal da linha projectada entre Seúl e Wiju.

3.<sup>a</sup> *Linha de Seúl a Surén.* Tem 50 kim.

4.<sup>a</sup> *Linha de Tusan a Tai-ku.* Tem 90 kim. Estas duas são troços da linha projectada entre Fusan e Seúl que deve ter depois de concluida 450 kim. e entronca na linha *Chemulpo-Seúl*. Esta linha sae de *Chon-ju* atravessa a cordilheira dirige-se a *Tai-ku*.

Atravessa terreno montanhoso mas rico.

A linha de Seúl a Wiju deve medir 350 kim. A bitola é de 1<sup>m</sup>,0.

Foi concedida em 1896 ao consulado francez 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 accelerar a construcção porque a linha tem importancia militar e commercial.

A linha de Seúl a Fusan foi concedida a um syndicato japonéz, particular, mas o governo coreano adquiriu 2.000 acções das 100.000 emitidas pela empresa.

A construcção começou em maio de 1901.

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

A da linha *Seúl a Gensan* com 250 kim.;

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 fôr favoravel á 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 construcções — 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 constituida 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 occupando 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 construcções 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 difficuldade que eu estou procurando vencer para lhe dar uma ideia d'aquellas construcções, sem ter termos apropriados para as descrever.

Porque não é possivel chamar vidraças a isso que fecha as janellas, porque não teem 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 japonéz fabrica os seus papeis.

Por esta fórma as taes hypotheticas vidraças são tão leves que uma creança pôde abri-las ou fecha-las, e pa-



ra prova da sua levesa, no palacio imperial de Nijō, em Kioto, uma corrediça 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 kilometros 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 enthusiasmo, posto que com certo receio, pela crise que o serviço de uma viação rapida e barata ia determinar nos *Korums* (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 scientifico 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. Comquanto 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 transpôr 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 europêa.

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 á 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 mezas, 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 forró 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 chapéus de sol e dos balões.

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

Os balões esses teem applicação para tudo.

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

E' esta, a bem dizer a unica illuminação das ruas, porque só em raras cidades, e em poucas ruas d'estas, ha illuminação 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 chapéu dos serviçaes 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 distincto 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 atmosferas, 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 offerece vantagens; o modo, porém, como a experiencia 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 informação 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 sociedade 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 proclamam «um excellent extintor para os incendios em começo.»

O apparelho é um tubo portatil, d'aço, 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 acido sulphurico.

Ao inverter-se o aparelho o acido combina-se com a agua acidulada e desenvolve o acido carbonico que a projecta violentamente, pela 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 aparelho 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 aparelho Gautsch perfeitamente.

## PARTE FINANCEIRA

### 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
	<b>1.117:417\$235</b>

Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento—Conta de credito...	89:000\$000
Accionistas, seus credits.....	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
	<b>1.117:417\$235</b>

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, approvados 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 annual 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 compôr-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 inclusivè, 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 á assembléa serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depositos 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 calma da finança official ante o mar revolto da politica 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 póde comprar-se no circulo B.

De administração, de finança, ninguém trata senão, com honrosa excepção, o sr. ministro das Obras Publicas, levando ás columnas 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 proprio, desejaria deixar o seu nome vinculado a uma reorganização completa das nossas finanças, mas porque está mais que provado que não ha reformador possivel no nosso paiz enquanto a politica partidaria dominar por completo todos os governantes.

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

Ponto no caso, que não é de politica 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 predias e as do Banco Ultramarino 6 % tiveram alguma procura.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	43 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	43 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	Desconto no Banco de Portugal...	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %
" cheque...	43 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	43	No mercado....	6 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>
Paris 90 d/v.....	662	663	Cambio do Brazil.	12 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
" cheque.....	666	668	Premio da libra...	15020
Berlim 90 d/v.....	263	264		e
" cheque....	270	271		15040
Francfort 90 d/v.	263 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	264 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
" cheque.	270 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	271 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
Madrid cheque...	798	805		



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa : Inscriptões 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 0/0 1888.....	20.600	20.600	20.600	20.600	20.600	20.600	-	-	-	-	20.600	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47.000	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	46.700	-	46.700	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent .....	-	55.600	55.600	55.600	55.400	55.400	-	-	55.400	-	55.000	55.000	-	-
» 4 1/2 0/0 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.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções 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 0/0 .....	-	93.000	-	-	93.000	93.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 5 0/0 .....	90.200	-	90.250	90.250	90.200	-	90.200	90.300	90.500	-	-	-	-	-
» C.ª Phosphoros.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	79.400	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 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 0/0 portuguez 1.ª série	59,80	60	59,80	59,75	60	59,60	59,40	59,40	59,52	59,62	-	59,80	-	-
Accções Comp. Real .....	203	205	205	204	203	-	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 0/0 portuguez.....	-	60,25	60,75	60,50	60,50	60,50	60,50	60,50	60,25	60,50	-	60,50	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903
COMPANHIA REAL	da a		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
	16 22 Abr	693	81.935.000	118.232	693	82.194.431	118.606	1.270.840.000	1.275.097.926	-	4.257.926
	23 29 "	"	81.392.000	117.448	"	82.194.431	118.606	1.352.232.000	1.357.292.357	-	5.060.35
	30 6 Mai	"	86.352.000	124.606	"	80.697.391	116.446	1.438.584.000	1.438.189.678	394.322	-
	16 22 Abr	380	12.447.000	32.755	380	11.426.569	30.069	183.204.000	188.401.074	-	5.197.074
	23 29 "	"	12.687.000	33.386	"	11.426.569	30.069	195.891.000	199.827.643	-	3.936.643
	30 6 Mai	"	13.096.000	34.463	"	11.660.679	30.685	208.987.000	211.488.322	-	2.501.322
	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	-	30.076.295
Minho e Douro .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	358	-	-	358	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	26 1 Abr	253	11.286.826	44.611	253	10.190.847	40.280	91.761.215	95.620.931	-	3.859.716
Beira Alta.....	2 8 "	"	5.655.343	22.353	"	6.792.719	26.848	97.416.558	102.413.650	-	4.997.092
	9 15 "	"	6.618.589	26.160	"	6.195.769	24.489	104.035.147	108.609.419	-	4.574.272
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	-	727.811
	1 7 Abr	"	1.658.672	15.796	"	1.527.721	14.549	21.478.091	22.200.902	-	727.811
	8 14 "	"	1.887.818	17.979	"	1.574.801	14.998	23.360.909	23.715.703	-	414.794
Guimarães .....	21 31 Mar	34	2.336.250	68.713	34	2.240.873	65.908	18.343.557	18.820.866	-	477.309
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
	8 14 Abr	3656 Ps.	2.149.415 Ps.	587	3656 Ps.	2.058.825 Ps.	563	29.703.768	29.079.528	Ps. 624.260	-
Norte de Hespanha...	15 21 "	"	2.083.035	569	"	2.082.576	569	31.786.803	31.162.104	624.699	-
	22 28 "	"	2.016.347	551	"	2.073.055	567	33.803.150	33.235.159	567.991	-
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	16 22 "	3650	2.031.567	556	3650	2.029.608	556	31.157.561	30.297.028	860.533	-
	23 29 "	"	1.849.573	506	"	1.823.228	499	33.007.135	32.120.256	886.879	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 8 Abr	1067	363.234	587	1067	426.915	400	5.436.075	5.790.925	-	354.850
Andaluzes .....	9 15 "	"	388.180	363	"	332.224	311	5.824.255	6.123.149	-	298.894
	16 22 "	"	412.743	386	"	429.642	402	6.236.999	6.552.792	-	315.793
	16 22 Abr	429	91.197	212	429	90.624	211	1.263.408	1.293.271	-	29.863
Madrid-Caceres .....	23 29 "	"	94.496	220	"	100.161	233	1.357.904	1.393.432	-	35.528
	30 6 Mai.	"	98.961	230	"	102.492	238	1.456.865	1.495.925	-	39.060
	23 29 Abr	180	38.877	215	180	46.966	260	703.945	653.524	-	50.421
Zafra a Huelva .....	30 6 Mai.	"	37.756	209	"	45.969	255	741.701	800.346	-	58.635
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



## Pinheiro Chagas

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

Jornalista distincto, romancista inspirado, orador de uma fluencia extraordinaria, historiador competentissimo, dramaturgo eminente, Pinheiro Chagas com tão prodigiosa fecundidade espalhou as manifestações do seu talento excepcional, e em todas ellas gravou com mão tão firme o caracteristico 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 apreciavam 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 accordo 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 affirmacão poderosa da nossa mentalidade.»

Tem razão o nosso collega.

Constituiu na nossa aprazível avenida como que a *Siegesallee* 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 applausos de todos.

## Associação Commercial do Porto

Recebemos, com uma attenciosa offerta especial, o relatório 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 geral, concorrendo, com as suas informações e estudos, para o esclarecimento de varias questões e a solução de diversos negocios officiaes.

Por separado do relatório 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 augmentar 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 Maças 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 *Ojos Negros* ao molhe de *Sagunto* segue parallelamente 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 adopção 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 continuacão da linha electrica até o Palacio de Crystal foram bem recebidas e declarou que o systema 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 tambem foi por elle mencionada.

A linha South Eastern-Chatan é de esperar que adoptará brevemente esse systema 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 systema 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 alternativa triphasica de 4.000 voltios.

A fonte foi construida em Vevey onde se transforma por meio de dois grupos deapparelhos 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 acumuladores 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 applicar o seu systema de tracção electrica por corrente monophasica ás duas linhas urbanas de *Fort Wayne-Springfield* e de *Indianapolis-Connelville* que medem 150 e 53 milhas.

A corrente será gerada com a respeitavel 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 vae 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 vagon.

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

Transportaram estas linhas durante os ultimos doze mezes 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 tem 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 tem 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 Portuguesa, inaugurando nesse dia a sua nova sede, propoz-se fazer com uma *voiturette* Darracq a subida da calçada da Gloria.

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

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 notavel subida.

O carro tem um motor de 8 cavallos e a capacidade para 4 passageiros, podendo ainda admittir 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 aparelhos com docilidade ao commando do conductor, o proprio sr. Tavares de Mello, que é um automobilista distincto.

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 aparelhos reunidos, a direcção do jogo dianteiro, a mudança de velocidade, a maior ou menor força de tracção o freio electrico e a trompa d'avisio.

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 portuezas, 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 ransportes em 20 itinerarios dos depar-

tamentos: *Pas de Calais, Sômmes, 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 apparecem melhores são as francezas 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 typos recentes muito perfectos.

O caixilho que predomina é o de lamina estampada que é rigido bastante e elastico 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 acceitos. A tendencia é augmentar o numero de cylindros, augmentar-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 auctORIZADA a dispendir 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'um caes fluctuante em frente da estação da alfandega do Porto, subordinando-o ao plano approved dos melhoramentos das margens do Douro.

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

**Regoa-Villa Real.** — Tambem se activam as obras d'esta linha, a cargo do distincto 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.

**Typos de material circulante para via reduzida.** — Foram aprovados por portaria de 13 do corrente os typos 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 typos de carruagens todas sobre bogies o de 1.<sup>a</sup> classe, 2.<sup>a</sup> e mixtas. Haverá além d'isso carruagens salões.

Os fourgons tem tambem um compartimento para serviço do correio.

Daremos brevemente noticia circumstanciada dos novos typos.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAHNA

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

1.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> A amortização começará 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 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.<sup>o</sup> 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 emittir novas obrigações e a não adquirir novas linhas ou pedir concessões sem o consentimento dos obrigatarios.

6.<sup>o</sup> Os empréstimos só se farão d'accordo com elles.

7.<sup>o</sup> Dá-se uma moratoria de 5 annos á divida 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<sup>m</sup> de comprimento, sóbe 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<sup>m</sup> 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 economica de *Olivan a Guardiola* pertencente á companhia de *Manresa a Berga*, com sede 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 Hellin*. Pertence á *Sociedad Azufrera del Coto de Hellin*.

### 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 augmento 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 necessario para o tracto pela Belgica, e declara que é preciso absolutamente bater neste ponto a concorrência estrangeira sob pena de uma notavel diminuição nas receitas das linhas belgas.

Parece que se nota uma certa tendencia 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 maritima de *Ostende* são mesquinhas e que obrigam a uma demora inutil com o serviço e com a fízcalização 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 maritima de *Calais* é de primeira ordem. Ha ali um restaurante e um hotel luxuosos.

A carreira de vapores é feita pela *London Chatan 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 rasões a concorrência de *Ostende* é difficil.

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

Sahindo-se de *Londres* ás 9,05 da manhã chega-se a *Bruxellas*, via *Ostende*, ás 4,39 da tarde; partindo de *Londres* as 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.<sup>a</sup> classe 61,60 frs.; 2.<sup>a</sup> 44,00; 3.<sup>a</sup> 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 enjão durante duas horas e meia.

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

### PERÚ

Esta republica está tratando da construcção das linhas ferreas seguintes:

1.<sup>a</sup> De *Oroya a Juaja e Huancaya*; 2.<sup>a</sup>, d'*Oroya e Cerro de Pasco* a um ponto do rio *Ucayali* ou a um dos seus afluentes accessivel durante todo o anno aos navios; 3.<sup>a</sup> de *Licuaní 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.<sup>a</sup> 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 gaz, gaz pobre e petroleo 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 applicação 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

**Escripção mechanica.** — Vae-se vulgarizando o uso das machinas de escrever e apparecem 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 teem o inconveniente de



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

Construíram por isso recentemente umas machinas que pódem 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.

Pódem collocar-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.

**Linhas de montanha.**—A via ferrea mais elevada em altitude na Europa é a de *Zermatt* no Gornegrat que attinge a cota de 3.019<sup>m</sup> sobre o nivel médio do mar.

O mais alto do mundo é a de *Oroya* no Perú que attinge a cota de 4.744<sup>m</sup>.

Seguem-se logo a de *Pikesteak* no Colorado que chega a 4.200<sup>m</sup> e a das minas de *Palacayo* que chega a 4.153<sup>m</sup>.

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<sup>m</sup>.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### 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 9,5 da manhã.—Pampilhosa—Chegada 4,16 da tarde.

**Paris—Lisboa.**—Domingos, terças e quintas-feiras—Pampilhosa—Partida 7,20 da tarde.—Segundas, quartas e sextas-feiras—Lisboa-Rocio—Chegada 12,5 da manhã.

Lisboa, 5 de maio de 1904.

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

Additamento dos preços especiaes 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 construcção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a commissão presidida pelo respectivo engenheiro chefe de secção, terá logar a arrematação para a execução das empreitadas n.ºs 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 provisorio 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 pódem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação pódem ser examinados todos os dias uteis, desde as nove horas da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da referida secção de construcção em Faro.

Faro, 30 de abril de 1904.

#### Prolongamento de Evora a Ponte de Sôr

Para os devidos effeitos 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 commissão presidida pelo engenheiro-director, terá logar o concurso para adjudicação de tres empreitadas de terraplenagens e obras de arte, para construcção do primeiro lanço da 1.ª secção do prolongamento do caminho de ferro de Evora a Ponte de Sôr, comprehendido entre Evora e a Senhora da Graça, as quaes teem os n.ºs 1, 2 e 3 e são comprehendidas, respectivamente, entre os perfis n.ºs 0 a 82, 83 a 213 e 213 a 214 do projecto approved.

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 necessario fazer previamente os depositos provisorios 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 uteis, 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 logar a arrematação para o fornecimento de 16.920 metros cubicos de pedra britada carregada em vagon em qualquer estação comprehendida entre Barreiro, Casa Branca e Setubal.

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

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

Os projectos cadernos de encargos e as condições de arrematação pódem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR** — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

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

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

**CINTRA** **Hotel Nunes.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 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.

**GUIMARAES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**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.<sup>lle</sup> 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.<sup>a</sup> 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

PEKKXX



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.



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

COMPANHIA REAL

C. Sobré		Algés		C. Sodrê	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5:30 m.	5:44 m.	5:30 m.	5:45 m.	5:30 m.	5:45 m.
5:50 m.	6:04 m.	5:50 m.	6:05 m.	5:50 m.	6:05 m.
6:15 m.	6:34 m.	6:15 m.	6:35 m.	6:15 m.	6:35 m.
6:35 m.	6:49 m.	6:35 m.	6:50 m.	6:35 m.	6:50 m.
7:00 m.	7:14 m.	7:00 m.	7:15 m.	7:00 m.	7:15 m.
7:20 m.	7:34 m.	7:20 m.	7:35 m.	7:20 m.	7:35 m.
7:45 m.	7:59 m.	7:45 m.	8:00 m.	7:45 m.	8:00 m.
8:05 m.	8:20 m.	8:05 m.	8:21 m.	8:05 m.	8:21 m.
8:30 m.	8:44 m.	8:30 m.	8:45 m.	8:30 m.	8:45 m.
8:50 m.	9:04 m.	8:50 m.	9:05 m.	8:50 m.	9:05 m.
9:15 m.	9:29 m.	9:15 m.	9:30 m.	9:15 m.	9:30 m.
9:35 m.	9:49 m.	9:35 m.	9:50 m.	9:35 m.	9:50 m.
10:00 m.	10:14 m.	10:00 m.	10:15 m.	10:00 m.	10:15 m.
10:20 m.	10:34 m.	10:20 m.	10:35 m.	10:20 m.	10:35 m.
10:45 m.	10:59 m.	10:45 m.	11:00 m.	10:45 m.	11:00 m.
11:05 m.	11:19 m.	11:05 m.	11:20 m.	11:05 m.	11:20 m.
11:30 m.	11:44 m.	11:30 m.	11:45 m.	11:30 m.	11:45 m.
11:50 m.	12:04 m.	11:50 m.	12:05 m.	11:50 m.	12:05 m.
12:15 m.	12:29 m.	12:15 m.	12:30 m.	12:15 m.	12:30 m.
12:35 m.	12:49 m.	12:35 m.	12:50 m.	12:35 m.	12:50 m.
1:00 t.	1:14 t.	1:00 t.	1:15 t.	1:00 t.	1:15 t.
1:20 t.	1:34 t.	1:20 t.	1:35 t.	1:20 t.	1:35 t.
1:45 t.	1:59 t.	1:45 t.	2:00 t.	1:45 t.	2:00 t.
2:05 t.	2:19 t.	2:05 t.	2:20 t.	2:05 t.	2:20 t.
2:30 t.	2:44 t.	2:30 t.	2:45 t.	2:30 t.	2:45 t.
2:50 t.	3:04 t.	2:50 t.	3:05 t.	2:50 t.	3:05 t.
3:15 t.	3:29 t.	3:15 t.	3:30 t.	3:15 t.	3:30 t.
3:35 t.	3:49 t.	3:35 t.	3:50 t.	3:35 t.	3:50 t.
4:00 t.	4:14 t.	4:00 t.	4:15 t.	4:00 t.	4:15 t.
4:20 t.	4:34 t.	4:20 t.	4:35 t.	4:20 t.	4:35 t.
4:45 t.	4:59 t.	4:45 t.	5:00 t.	4:45 t.	5:00 t.
5:05 t.	5:19 t.	5:05 t.	5:20 t.	5:05 t.	5:20 t.
5:30 t.	5:44 t.	5:30 t.	5:45 t.	5:30 t.	5:45 t.
5:50 t.	6:04 t.	5:50 t.	6:05 t.	5:50 t.	6:05 t.
6:15 t.	6:19 t.	6:15 t.	6:20 t.	6:15 t.	6:20 t.
6:35 t.	6:49 t.	6:35 t.	6:50 t.	6:35 t.	6:50 t.
7:00 t.	7:14 t.	7:00 t.	7:15 t.	7:00 t.	7:15 t.
7:20 t.	7:34 t.	7:20 t.	7:35 t.	7:20 t.	7:35 t.
7:45 t.	7:59 t.	7:45 t.	8:00 t.	7:45 t.	8:00 t.
8:05 t.	8:19 t.	8:05 t.	8:20 t.	8:05 t.	8:20 t.
8:30 t.	8:44 t.	8:30 t.	8:45 t.	8:30 t.	8:45 t.
8:50 t.	9:04 t.	8:50 t.	9:05 t.	8:50 t.	9:05 t.
9:15 t.	9:29 t.	9:15 t.	9:30 t.	9:15 t.	9:30 t.
9:35 t.	9:49 t.	9:35 t.	9:50 t.	9:35 t.	9:50 t.
10:00 t.	10:14 t.	10:00 t.	10:15 t.	10:00 t.	10:15 t.
10:20 t.	10:34 t.	10:20 t.	10:35 t.	10:20 t.	10:35 t.
10:45 t.	10:59 t.	10:45 t.	11:00 t.	10:45 t.	11:00 t.
11:05 t.	11:19 t.	11:05 t.	11:20 t.	11:05 t.	11:20 t.
11:30 t.	11:44 t.	11:30 t.	11:45 t.	11:30 t.	11:45 t.
11:50 t.	12:04 t.	11:50 t.	12:05 t.	11:50 t.	12:05 t.
12:15 t.	12:29 t.	12:15 t.	12:30 t.	12:15 t.	12:30 t.

C. Sodrê		P. Arcos		C. Sodrê	
8:50 m.	8:53 m.	8:50 m.	8:53 m.	8:50 m.	8:53 m.
12:30 n.	12:33 n.	12:30 n.	12:33 n.	12:30 n.	12:33 n.

C. Sodrê		Cascaes		C. Sodrê	
6:15 m.	7:20 m.	6:18 m.	7:24 m.	6:15 m.	7:20 m.
6:45 m.	7:50 m.	6:48 m.	7:56 m.	6:45 m.	7:50 m.
7:15 m.	8:20 m.	7:18 m.	8:26 m.	7:15 m.	8:20 m.
7:45 m.	8:50 m.	7:48 m.	8:56 m.	7:45 m.	8:50 m.
8:15 m.	9:20 m.	8:18 m.	9:26 m.	8:15 m.	9:20 m.
8:45 m.	9:50 m.	8:48 m.	9:56 m.	8:45 m.	9:50 m.
9:15 m.	10:20 m.	9:18 m.	10:26 m.	9:15 m.	10:20 m.
9:45 m.	10:50 m.	9:48 m.	10:56 m.	9:45 m.	10:50 m.
10:15 m.	11:20 m.	10:18 m.	11:26 m.	10:15 m.	11:20 m.
10:45 m.	11:50 m.	10:48 m.	11:56 m.	10:45 m.	11:50 m.
11:15 m.	12:20 m.	11:18 m.	12:26 m.	11:15 m.	12:20 m.
11:45 m.	12:50 m.	11:48 m.	12:56 m.	11:45 m.	12:50 m.
12:15 m.	1:00 t.	12:18 m.	1:06 t.	12:15 m.	1:00 t.
12:45 m.	1:30 t.	12:48 m.	1:36 t.	12:45 m.	1:30 t.
1:15 t.	2:00 t.	1:18 t.	2:06 t.	1:15 t.	2:00 t.
1:45 t.	2:30 t.	1:48 t.	2:36 t.	1:45 t.	2:30 t.
2:15 t.	3:00 t.	2:18 t.	3:06 t.	2:15 t.	3:00 t.
2:45 t.	3:30 t.	2:48 t.	3:36 t.	2:45 t.	3:30 t.
3:15 t.	4:00 t.	3:18 t.	4:06 t.	3:15 t.	4:00 t.
3:45 t.	4:30 t.	3:48 t.	4:36 t.	3:45 t.	4:30 t.
4:15 t.	5:00 t.	4:18 t.	5:06 t.	4:15 t.	5:00 t.
4:45 t.	5:30 t.	4:48 t.	5:36 t.	4:45 t.	5:30 t.
5:15 t.	6:00 t.	5:18 t.	6:06 t.	5:15 t.	6:00 t.
5:45 t.	6:30 t.	5:48 t.	6:36 t.	5:45 t.	6:30 t.
6:15 t.	7:00 t.	6:18 t.	7:06 t.	6:15 t.	7:00 t.
6:45 t.	7:30 t.	6:48 t.	7:36 t.	6:45 t.	7:30 t.
7:15 t.	8:00 t.	7:18 t.	8:06 t.	7:15 t.	8:00 t.
7:45 t.	8:30 t.	7:48 t.	8:36 t.	7:45 t.	8:30 t.
8:15 t.	9:00 t.	8:18 t.	9:06 t.	8:15 t.	9:00 t.
8:45 t.	9:30 t.	8:48 t.	9:36 t.	8:45 t.	9:30 t.
9:15 t.	10:00 t.	9:18 t.	10:06 t.	9:15 t.	10:00 t.
9:45 t.	10:30 t.	9:48 t.	10:36 t.	9:45 t.	10:30 t.
10:15 t.	11:00 t.	10:18 t.	11:06 t.	10:15 t.	11:00 t.
10:45 t.	11:30 t.	10:48 t.	11:36 t.	10:45 t.	11:30 t.
11:15 t.	12:00 t.	11:18 t.	12:06 t.	11:15 t.	12:00 t.
11:45 t.	12:30 t.	11:48 t.	12:36 t.	11:45 t.	12:30 t.
12:15 t.	1:00 t.	12:18 t.	1:06 t.	12:15 t.	1:00 t.

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
9:40 m.	10:11 m.	10:30 m.	11:00 m.	9:40 m.	10:11 m.
11:40 m.	12:11 m.	12:30 m.	13:00 m.	11:40 m.	12:11 m.
14:40 t.	15:11 t.	16:30 t.	17:00 t.	14:40 t.	15:11 t.
17:40 t.	18:11 t.	19:30 t.	20:00 t.	17:40 t.	18:11 t.
20:40 t.	21:11 t.	22:30 t.	23:00 t.	20:40 t.	21:11 t.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6:25 m.	7:27 m.	5:40 m.	6:8 m.	6:25 m.	7:27 m.
7:20 m.	8:26 m.	6:40 m.	7:39 m.	7:20 m.	8:26 m.
8:15 m.	9:24 m.	7:45 m.	8:44 m.	8:15 m.	9:24 m.
9:10 m.	10:18 m.	8:40 m.	9:43 m.	9:10 m.	10:18 m.
10:05 m.	11:13 m.	9:35 m.	10:38 m.	10:05 m.	11:13 m.
11:00 m.	12:08 m.	10:30 m.	11:33 m.	11:00 m.	12:08 m.
12:00 m.	13:08 m.	11:30 m.	12:33 m.	12:00 m.	13:08 m.
1:00 t.	2:08 t.	12:30 m.	1:33 t.	1:00 t.	2:08 t.
2:00 t.	3:08 t.	1:30 m.	2:33 t.	2:00 t.	3:08 t.
3:00 t.	4:08 t.	2:30 m.	3:33 t.	3:00 t.	4:08 t.
4:00 t.	5:08 t.	3:30 m.	4:33 t.	4:00 t.	5:08 t.
5:00 t.	6:08 t.	4:30 m.	5:33 t.	5:00 t.	6:08 t.
6:00 t.	7:08 t.	5:30 m.	6:33 t.	6:00 t.	7:08 t.
7:00 t.	8:08 t.	6:30 m.	7:33 t.	7:00 t.	8:08 t.
8:00 t.	9:08 t.	7:30 m.	8:33 t.	8:00 t.	9:08 t.
9:00 t.	10:08 t.	8:30 m.	9:33 t.	9:00 t.	10:08 t.
10:00 t.	11:08 t.	9:30 m.	10:33 t.	10:00 t.	11:08 t.
11:00 t.	12:08 t.	10:30 m.	11:33 t.	11:00 t.	12:08 t.
12:00 t.	1:08 t.	11:30 m.	12:33 t.	12:00 t.	1:08 t.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
8:00 m.	8:44 m.	9:30 m.	10:14 m.	8:00 m.	8:44 m.
9:24 m.	10:08 m.	10:30 m.	11:14 m.	9:24 m.	10:08 m.
10:48 m.	11:32 m.	11:30 m.	12:14 m.	10:48 m.	11:32 m.
12:00 m.	12:44 m.	12:30 m.	13:14 m.	12:00 m.	12:44 m.
1:24 m.	2:08 m.	1:30 m.	2:14 m.	1:24 m.	2:08 m.
2:48 m.	3:32 m.	2:30 m.	3:14 m.	2:48 m.	3:32 m.
4:00 m.	4:44 m.	3:30 m.	4:14 m.	4:00 m.	4:44 m.
5:24 m.	6:08 m.	4:30 m.	5:14 m.	5:24 m.	6:08 m.
6:48 m.	7:32 m.	5:30 m.	6:14 m.	6:48 m.	7:32 m.
8:00 m.	8:44 m.	6:30 m.	7:14 m.	8:00 m.	8:44 m.
9:24 m.	10:08 m.	7:30 m.	8:14 m.	9:24 m.	10:08 m.
10:48 m.	11:32 m.	8:30 m.	9:14 m.	10:48 m.	11:32 m.
12:00 m.	12:44 m.	9:30 m.	10:14 m.	12:00 m.	12:44 m.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
6:15 m.	7:13 m.	7:30 m.	8:28 m.	6:15 m.	7:13 m.
7:45 m.	8:43 m.	9:00 m.	9:58 m.	7:45 m.	8:43 m.
9:15 m.	10:13 m.	10:30 m.	11:28 m.	9:15 m.	10:13 m.
10:45 m.	11:43 m.	11:30 m.	12:28 m.	10:45 m.	11:43 m.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
4:36 t.	6:00 t.	5:25 m.	6:48 m.	4:36 t.	6:00 t.
5:50 t.	7:14 t.	6:40 t.	8:03 t.	5:50 t.	7:14 t.
7:04 t.	8:28 t.	7:55 t.	9:18 t.	7:04 t.	8:28 t.
8:18 t.	9:42 t.	9:09 t.	10:32 t.	8:18 t.	9:42 t.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
12:27 n.	3:00 n.	7:15 m.	9:40 m.	12:27 n.	3:00 n.

Setil		Vendas Novas		Setil	
4:33 m.	6:26 m.	4:20 m.	6:20 m.	4:33 m.	6:26 m.
5:47 m.	7:40 m.	5:30 m.	7:30 m.	5:47 m.	7:40 m.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
3:10 t.	5:26 t.	9:40 n.	11:48 n.	3:10 t.	5:26 t.

Lisboa		Entroncamento		Lisboa	
6:15 m.	11:33 m.	4:00 m.	10:40 m.	6:15 m.	11:33 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
9:05 m.	11:10 t.	7:20 t.	12:50 m.	9:05 m.	11:10 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	
7:00 m.	7:42 t.	4:40 m.	6:18 t.	7:00 m.	7:42 t.
8:20 m.	9:02 t.	5:40 m.	7:18 t.	8:20 m.	9:02 t.
9:40 m.	10:22 t.	6:40 m.	8:18 t.	9:40 m.	10:22 t.
11:00 m.	11:42 t.	7:40 m.	9:18 t.	11:00 m.	11:42 t.
12:20 m.	13:02 t.	8:40 m.	10:18 t.	12:20 m.	13:02 t.

Aveiro		Porto		Aveiro	
3:55 m.	6:38 m.	7:00 m.	9:40 m.	3:55 m.	6:38 m.
5:15 m.	7:58 t.	8:10 m.	10:50 m.	5:15 m.	7:58 t.

Ovar	Porto		Ovar
7-30 m.	9-16 m.	10- 9 m.	11-57 m
2-10 t.	3-35 t.	4-28 t.	6-33 t.
2-70 t.	6-30 ..	12-23 ..	9-40 ..





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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **General**. Sahirá a 22 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



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



**Bordeos**, vapor francez **Magellan**. Sahirá a 18 de maio. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Bremen** e Hamburgo, vapor allemão **Santos**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Dakar**, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Amiral Fourichon**. Sahirá a 24 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



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



**Hamburgo**, vapor allemão **Tijuen**. Sahirá a 31 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Gua-hyba**. Sahirá a 21 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Liverpool**, vap. hespanhol **Isla de Luzon**. Sahirá de 17 a 19 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



**Madeira**, St.<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup>



**Montevideo**, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Pernambuco**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



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



**Pernambuco** e Cabedello, vap. inglez **Explorer**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tucuman**. Sahirá a 25 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**Rotterdam** e Hamburgo, vap. allemão **Petropolis**. Sahirá a 24 de maio. Agentes, E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>a</sup> Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Benguella**. 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, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 1 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



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



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