

# 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

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR 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

Tarifas especiaes P. n.º 11 da Companhia Real e Sul e Sueste para transporte de mercadorias diversas e P. n.º 12 das Companhias Real, Beira Alta, Pova e Administração do Minho e Douro, para transporte de cal.

## SUMMARIO

	Página
AS LOCOMOTIVAS PARA VIA REDUZIDA NOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO, por J. Fernando de Sousa.....	241
CARRIS DE FERRO DO PORTO.....	243
PARTE OFFICIAL—Portaria de 22 de julho do Ministerio das Obras Publicas.....	244
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	244
ILLUMINAÇÃO ELECTRICA.....	244
NOTAS DE VIAGEM — XXVII — O lago e o canal subterraneo — Nara e as sacerdotizas — Os campos de chá — Osaka, a cidade industrial — Hotel japonês — O tufão — Costumes.....	245
LINHA DE CIRCUMVALLAÇÃO DO PORTO.....	246
NOVAS LINHAS ELECTRICAS EM LISBOA.....	246
RENDIMENTO DAS LINHAS DO SUL E SUESTE.....	247
EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS DO BRAZIL.....	247
MEMOTELEFONIO.....	247
COMPANHIA REAL.....	247
PARTE 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.....	248 e 249
VAGONS-LEITOS.....	250
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	250
LINHAS PORTUGUEZAS — Quelimane — Distinção merecida — Locomotivas do Minho e Douro — Linha de Ponte de Sôr — Linha do Sado — Conferencia ferroviaria — Expresso Porto-Medina — Vias ferreas em estradas — Redução de preços.....	250
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha.....	251
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração.....	251
NOTAS VARIAS.....	252
TERRASSE «ROYAL».....	253
ARREMATACOES.....	253
AGENDA DO VIAJANTE.....	254
HORARIO DOS COMBOIOS.....	255
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	256

## As locomotivas

para via reduzida nos caminhos de ferro do Estado

A rede complementar das linhas do Minho e Douro é quasi toda constituida por linhas de 1<sup>m</sup>, em grande parte destinadas a serem construidas por conta do Estado.

Com effeito, iniciou-se a construcção da linha da Regoa a Chaves e do Pocinho a Miranda. Em futuro proximo construirá o primeiro troço da linha do valle do Tamega, Livração a Cavez.

Logo que haja recursos disponiveis, deverá ser tambem construida a linha da Regoa a Villa Franca das Naves, que já pela sua função especial, já por constituir prolongamento da linha da Regoa a Chaves, deve ser explorada pelo Estado.

A benefica lei de 1 de julho de 1903, devida á rasgada iniciativa do actual ministro das obras publicas, auctorizou com effeito a construcção d'essas linhas por conta do Estado. Segundo o criterio adoptado na elaboraçã

dos respectivos projectos, procura-se nestes reduzir quanto possivel o custo da construcção, sobre tudo pelo emprego de curvas de pequeno raio, que assegurem ao tracado a conveniente flexibilidade em região tão accidentada. Reduzem-se assim enormemente as obras de arte e as terraplenagens.

O limite estabelecido é de 75 metros em via corrente e 60 metros nas estações, limite que no projecto aprovado do troço da Regoa a Villa Real descera em via corrente a 60 metros.

Pelo que respeita ás rampas vae-se até 25 millimetros, podendo-se, em casos excepcionaes, empregar rampas de 30 millimetros.

Imprime-se assim ás novas linhas o caracter de modestos complementos das linhas principaes. Condições technicas mais desafogadas elevariam de tal modo o seu custo que o fariam addiar por muito tempo. Utilissimas e indispensaveis até, nenhuma d'essas linhas pôde ser considerada de grande trafego, e por isso á modestia da função deve corresponder judiciosa parcimonia no capital immobilizado.

Ocioso é lembrar que do emprego de curvas apertadas e fortes rampas deriva logicamente a necessidade de adoptar tipos apropriados de material circulante, quer de transporte, quer, sobre tudo, de tracção. Não será pois destituida de interesse a breve noticia dos tipos adoptados para as novas linhas. Começarei pelo estudo das locomotivas, deixando para outro artigo as caruagens e vagon.

As novas linhas de via reduzida, quer pela natureza do seu trafego, quer pelas condições technicas da sua construcção, não comportam grandes velocidades. Em todas ellas, salvo na que sirva as estações de aguas das Pedras Salgadas e Vidago, ha de predominar o trafego de mercadorias, tendo provavelmente a exploração de ser feita por comboios mixtos.

O limite pratico de 40 kilometros para a velocidade effectiva das locomotivas admissivel com diametros de rodas motoras não inferiores a 1 metro, permite atingir velocidades commerciaes superiores a 25 k. nos comboios semi-directos e a 20 k. nos omnibus. Assim, entre a Regoa e Chaves por exemplo, suppondo a distancia média de 6 k. entre estações e a paragem média de 3 minutos, acrescentando 15 minutos para tomas de agua, á velocidade commercial de 22 k. corresponde a velocidade média de 29 k., attingivel com a maxima, de 40 k. As mesmas velocidades, média e maxima permitem attingir a velocidade commercial de 26 k. em comboios semi-directos.

Nas linhas de Foz-Tua a Mirandella, de Santa Comba a Vizeu, e da Trofa a Guimarães, construidas noutras condições muito mais desafogadas de planta e perfil, as maximas velocidades commerciaes são apenas de 21 k. e na da Pova não vão além de 16 k.

O limite pratico de 40 k. para as velocidades não deve pois ser excedido.

A carga maxima por eixo das locomotivas é função da robustez da via. O carril adoptado, com perto de 25 k. de peso por metro, permite attingir sem receio o limite de 10 toneladas por eixo, limite assás largo para permittir o emprego de locomotivas potentes.

A largura do material circulante é naturalmente func-



ção da da via para assegurar a estabilidade na marcha. Na via de 1 metro é pois prudente fixar o limite de duas vezes e meia essa largura ou 2<sup>m</sup>,50 á qual corresponde no interior dos vehiculos 2<sup>m</sup>,30 pelo menos, sufficiente para dar por logar 0<sup>m</sup>,45 na 2.<sup>a</sup> classe e 0<sup>m</sup>,60 na 1.<sup>a</sup>, contando com 0<sup>m</sup>,50 de passagem entre as bancadas transversaes.

Nas linhas da companhia Nacional a largura do material vae até 2<sup>m</sup>,74 entre estribos. A adopção do limite, necessario e sufficiente, de 2<sup>m</sup>,50 garante pois a livre circulação do novo material nas linhas existentes. E como no typo de via foi adoptada para a plataforma a largura de 3<sup>m</sup>,80, ficam 0<sup>m</sup>,65 livres entre a aresta da banquetta e o material circulante.

Foram pois fixadas as seguintes bases para a determinação dos typos de locomotivas.

Velocidade maxima . . . . .	40 kilometros
Carga maxima por eixo . . . . .	10 toneladas
Largura maxima . . . . .	2 <sup>m</sup> , 50

Para a altura o limite de 4<sup>m</sup>,28, deduzido do material das linhas da companhia Nacional, é mais que sufficiente.

Se nas linhas principaes é indispensavel a especialização de funções e a differenciação de typos de locomotivas, não succede o mesmo nas secundarias, em que a uniformidade se adapta ás exigencias da exploração e assegura a maxima economia de capital.

Um unico typo de locomotivas parece sufficiente para uma boa e economica exploração das novas linhas, tanto mais que o augmento da velocidade commercial de certos comboios se obtem suprimindo as paragens pouco importantes.

Para determinar o maximo esforço que rasoavelmente deve ser exigido das locomotivas importa, primeiro que tudo, determinar as resistencias a vencer.

A mesma incerteza que reina ácerca do valor d'essa resistencia na via larga se encontra para o material de via reduzida. São numerosas e discordes nos resultados as formulas propostas. Seria fastidiosa e desnecessaria a sua enumeração e analyse nesta breve noticia.

Merecem menção especial as de Desdouits por serem as mais recentes e se basearem em experiencias minuciosas feitas na rede do Estado francez.

A resistencia do comboio, com exclusão da machina, em patamar e alinhamento recto é determinada pela formula

$$R = 1,5 + 0,0007 V^2$$

em que R é a resistencia em kilogrammas por tonelada e V a velocidade em kilometros á hora.

A resistencia suplementar devida ás rampas, é, como se sabe, de 1 kilogramma por millimetro de inclinação e a que resulta das curvas é dada pela formula

$$R = \frac{500}{r}$$

em que r é o raio da curva em metros.

A resistencia propria da machina pôde ser calculada pela formula

$$R = 3 + 0,17 V.$$

Em rampas de 24 millimetros agravadas com curvas de 75 metros, a resistencia total maxima do material de transporte será de 33 kilogrammas e a das machinas de 36 kilogrammas por tonelada á velocidade de 15 a 20 kilometros.

Suppondo o peso maximo de 40 toneladas da machina, a resistencia total d'esta attingirá 1.440 kilogrammas. Com o esforço maximo de tracção de 6.000 kilogrammas poderão pois ser rebocadas 130 toneladas na rampa maxima agravada com as curvas de minimo raio e á velocidade reduzida de 15 a 20 kilometros.

Convém notar que o emprego de *trucks* ou *bogies* no material de transporte diminue consideravelmente a resistencia nas curvas.

Aquelle limite do esforço de tracção exige um peso adherente não inferior a 36 toneladas, aliás parte da potencia assegurada pelas dimensões da caldeira e do mecanismo não é utilizavel por falta de adherencia.

Para que as machinas sejam potentes, indispensavel se torna pois ser todo o seu peso adherente.

E' sabido que na via reduzida se empregam quasi exclusivamente as locomotivas-tender por motivos que é ocioso relembrar.

Como attingir pois numa machina-tender da via de 1 metro o consideravel peso adherente de 36 toneladas, ou por outras palavras, como se pôde tornar adherente todo o peso da machina (que não deve exceder muito aquelle limite) sem prejuizo da sua flexibilidade?

Os typos geralmente usados são tres:

a) Machina de tres eixos conjugados;

b) Machina de tres eixos conjugados com um radial á frente, podendo ter ainda um eixo trazeiro livre;

c) Machina Compound Mallet.

Os dois primeiros typos, com o embasamento rigido de 2<sup>m</sup>,10 a 2<sup>m</sup>,25, pôdem ser empregados em rigor em linhas de curvas apertadas, especialmente os do segundo typo, cujo eixo radial de *bisset* facilita a inscripção nas curvas sem grande fadiga da via.

Não será destituida de interesse a indicação das dimensões caracteristicas de uma machina d'esse typo recommendada pela acreditada fabrica A. Borsig:

Cylindros 325 × 500<sup>m</sup>.

Diametro das rodas 1<sup>m</sup>.

Pressão 12<sup>kg</sup>.

Superficie de aquecimento 50<sup>m²</sup>.

Superficie de grelha 0<sup>m²</sup>,80.

Embasamento rigido 2<sup>m</sup>,25.

Embasamento total 4<sup>m</sup>,30.

Capacidade dos tanques 3<sup>m³</sup>,500.

Capacidade do paiol do carvão 1.000<sup>kg</sup>.

Peso em marcha 34<sup>t</sup>.

Esforço de tracção 3.900<sup>kg</sup>.

Carga rebocada na rampa maxima 80<sup>t</sup>.

As dimensões de uma machina de igual typo da casa Esslingen pouco differem.

O peso adherente é de cerca de 25<sup>t</sup>.

A parte do peso supportada pelo eixo radial não é aproveitada para a adherencia.

Se a machina tem apenas tres eixos conjugados, ou o seu peso é diminuto, ou se se pretender dar maiores dimensões á caldeira, prejudica-se a estabilidade, a não augmentar o embasamento, difficultando assim a passagem nas curvas.

As machinas Mallet não enfermam d'esses inconvenientes. Assentes sobre dois *trucks* de pequeno embasamento com dois eixos conjugados cada um, sendo o grupo trazeiro movido pelos cylindros de alta pressão e o dianteiro pelos de baixa pressão, estas machinas, do systema Compound, alliam á grande potencia e ao aproveitamento de todo o seu peso para a adherencia a maxima flexibilidade.

Para exemplificação citarei as dimensões caracteristicas de uma d'estas machinas da casa Maffei:

Cylindros 310/490 × 530<sup>m</sup>.

Diametro das rodas 1<sup>m</sup>.

Pressão 12<sup>kg</sup>.

Superficie de aquecimento 70<sup>m²</sup>.

Superficie de grelha 1<sup>m²</sup>,35.

Embasamento rigido 1<sup>m</sup>,6.

Embasamento total 5<sup>m</sup>,2.

Agua 4<sup>m³</sup>,700.

Carvão 1.250<sup>kg</sup>.

Peso em serviço 42<sup>t</sup>.

Esforço de tracção 6.000<sup>kg</sup>.

Num typo similar da casa Borsig o peso em serviço é de 40<sup>t</sup>, o esforço de tracção de 5.000<sup>kg</sup> e o embasamento rigido de 1<sup>m</sup>,50.

Nas machinas Mallet os dois eixos trazeiros em que actuam os cylindros de alta pressão constituem a parte verdadeiramente rigida da machina. O vapor, depois da primeira expansão passa, por uma ligação flexivel e com uma pressão já bastante reduzida, aos cylindros de baixa pressão do jogo dianteiro. Reunem pois todos os requisitos desejaveis: grande potencia, aproveitamento de todo o peso para a adherencia, maxima flexibilidade, sem deixarem de ser muito estaveis. São mais complicadas e caras, é certo, que as de expansão simples, mas as qualidades que enumerei compensam de sobejo esse inconveniente.



Foram essas as considerações que determinaram a preferencia dada ao typo Mallet para as locomotivas das novas linhas de via reduzida, que o Estado vae construir e explorar.

Vão ser adquiridas quatro para a linha da Regoa a Villa Real.

A experiencia dirá se aquelle typo, consagrado já pelos resultados obtidos do seu emprego, é o mais adequado, ou se convirá usar tambem machinas de simples expansão de 2 eixos conjugados com o *bissel* á frente.

No concurso aberto entre varias fabricas francezas, inglezas, allemãs e belgas deixou-se-lhes a liberdade de proporem os seus typos, fixando-se apenas o peso maximo por eixo de 10<sup>t</sup>, a velocidade maxima de 40<sup>k</sup>, a largura maxima de 2<sup>m</sup>,50.

As fabricas deviam apresentar um desenho do conjunto, uma descripção minuciosa da machina, uma memoria com o calculo justificativo da carga que póde rebocar em rampa de 25<sup>mm</sup> com curvas de 60<sup>m</sup> á velocidade de 15<sup>k</sup>, e a lista dosapparelhos de illuminação, ferramentas e utensilios que acompanham cada machina. A qualidade dos materiaes, condições de pagamento e de recepção são regulados por um caderno de encargos das machinas Compound, de via larga, sujeito ás modificações que naturalmente resultam da differença de largura da via.

Realizou-se o concurso no dia 27 do corrente. Foram 15 as propostas apresentadas.

No proximo numero darei noticia circumstanciada dos resultados do concurso, do qual se deduz, desde já, ser propicio o ensejo para a aquisição. Com effeito, áparte os preços demasiado altos das fabricas francezas e inglezas, oscila o preço pedido entre 40.000 e 50.000 francos, custo realmente modico para uma machina potente e accomodada ás condições especiaes das novas linhas.

*J. Fernando de Sousa.*

## CARRIS DE FERRO DO PORTO

Lavra grande celeuma na segunda cidade do reino por causa da concessão das suas linhas electricas.

A companhia Carris de ferro tem, desde muitos annos, uma concessão da camara para a exploração das vias urbanas, e como essa concessão não fixa praso, entendeu sempre essa companhia, e com ella alguns causidicos que consultou, que se devia entender por tempo indeterminado.

Mas a companhia pretendia alargar a sua area d'acção, e a camara convidou-a a fazer novo contracto e nomeou uma commissão encarregada de estudar o assumpto, a qual elaborou um parecer fundado em tres questões prévias, sobre as quaes a commissão declarou ter ouvido opiniões auctorizadas: 1.<sup>a</sup>, que as actuaes licenças ou concessões dadas á companhia Carris devem ser consideradas de illimitada duração, visto não se ter estipulado prazos, não podendo, portanto, ser retiradas á companhia sem indemnização de perdas e damnos; 2.<sup>a</sup>, que á camara não é licito impôr directamente á companhia, sem accordo prévio, quaesquer onus ou obrigações, além dos que constam dos contractos; 3.<sup>a</sup>, que não é licito conceder a qualquer outra entidade licença para a exploração de linhas americanas por tracção electrica, por vapor ou por outros quaesquer sistemas, nas ruas já exploradas pela companhia Carris e em outras que podessem ser aproveitadas para o complemento da sua rede.

O referido parecer começava por propôr que se convidasse a companhia Carris a concordar na modificação dos seus contractos. Celebraram-se varias conferencias e em resultado d'ellas ficou assente que as concessões deixariam de ser indefinidas, para serem outorgadas por 99 annos, mas com o caracter de exclusivo. Para tornar, porém, ainda mais valiosa esta clausula, o accordo estabelece que o resgate do material da companhia possa ser feito pela camara ao fim de 50 annos, ou quando a companhia não cumpri o contracto.

Não tendo até agora a camara parte alguma nas re-

ceitas da companhia Carris, ficou assente que a companhia passaria a pagar uma percentagem de 4 p. c. ou de 8 p. c. sobre as suas receitas brutas, fixando-se em réis 16.500\$000 o minimo d'essa percentagem.

Os preços de algumas passagens eram diminuidos e, pelo accordo, não poderiam ser elevados, sem auctorização da camara, assim como não poderia ser diminuido o numero das carreiras estabelecidas no accordo.

O contracto garantiria ao publico o complemento de linhas electricas ha muito reclamadas, complemento para o qual era fixado o praso de cinco annos.

Surgem então, na camara e fóra d'ella, grandes opposições a que se acceite o contracto com a companhia Carris, e varias propostas para a exploração de grandes redes de tracção electrica no Porto, offerecendo á camara e ao publico, maiores vantagens do que a empresa actual.

A camara, numa sessão um pouco tumultuosa, resolve approvar as bases do contracto provisorio e cumulativamente convidar os novos proponentes a garantirem as suas propostas por meio de um deposito de cincoenta contos, o que é sistema novo, visto que nunca foi exigida tão elevada verba de deposito de garantia em propostas de muito maior importancia.

Em vista d'isto, dos proponentes, só o sr. Herrmann Fenerheerd fez o exigido deposito que foi effectuado no dia 21.

Está, pois, a camara do Porto entre dois obices: de um lado o contracto provisorio com a companhia Carris (cujas bases já foram approvadas pelo ministerio do Reino) do outro a proposta de um cavalheiro que, pelo que se vê, representa um grupo importante, para tomar a si esta exploração.

Na sessão de 28 de julho foi, pois, resolvido que haveria concurso, unica solução que a situação offerecia, embora, até certo ponto e por mais que demos sempre a preferencia ao curcurso publico para casos tão importantes como este e por mais que sejamos inimigos de monopolios, algumas boas razões prevaleçam em favor da companhia Carris.

Em primeiro lugar ha que attender a que das duas empresas que estão em lucta a companhia Carris e a que o proponente fundará, a primeira é genuinamente portugueza e a segunda não deixará de ser mais ou menos estrangeira.

Ora tirar um serviço publico, tão importante como aquelle, de mãos nacionaes que já provaram que o sabem dirigir, para o entregar a estrangeiros cuja competencia não póde ser aferida pelo deposito que fizeram nem pela campanha que, a seu favor, teem levantado, é bastante arriscado.

A companhia Carris, tambem se deve attender, tem prestado grandes serviços á cidade invicta; foi ella e a sua congénere que hoje lhe está reunida, que fundou a viação do sistema americano no Porto, que alargou as suas linhas para bairros hoje populosos em vista das facilidades de transporte.

Se o barateamento das suas carreiras e o numero de vehiculos em movimento não corresponde hoje ás necessidades do publico, facil nos parece que a camara o consiga por meio de modificações no projecto de contracto, duas das quaes nos parece se impõem, sendo a redução do praso de concessão a muito menos de 99 annos, e a declaração de que as tarifas poderão ser reduzidas em qualquer epoca, por accordo entre a companhia e a camara, ou as zonas remodeladas de fôrma a poder o transporte em determinados percursos ser mais barato.

Com respeito a praso é nosso parecer que para a viação urbana nunca deveria ser adoptado o de 99 annos que só se explica na concessão de uma via ferrea em leito proprio, ou pelo menos em estrada.

Alienar, durante um seculo, ruas de uma cidade a uma companhia para nellas implantar um determinado sistema de transportes, seja embora este o mais aperfeiçoado, na occasião, é um erro contra o qual nunca deixaremos de protestar.

E já que falamos em protestos não deixemos de dizer que quasi protestamos tambem contra a *geral satisfação* com que, segundo os jornaes, a noticia da abertura do concurso foi recebida no Porto.



Dir-se-hia que a cidade tem vivido oprimida até agora pela ominosa companhia Carris... que a livrou do churrão e lhe tem concedido passes de livre transito a meio tostão, e até a 25 réis por dia.

A companhia apresentou, na sessão da camara, uma longa exposição de defesa do seu contracto, e vae intentar pelos tribunaes competentes uma questão que nos afigura será das mais complicadas.

Natural é que a empresa proponente offereça muito maiores vantagens; mas não se percebe como a camara possa desligar-se dos compromissos que tem, de longa data, com a companhia. Resultado de contractos mal fei-  
tos, como é costume nosso.

Acompanharemos o andamento d'esta questão que é das mais interessantes, promettendo muitas peripecias e talvez algumas surpresas.

## PARTE OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas Commercio  
e Industria*

**Caminhos de ferro do Estado**

**Conselho de administração**

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de ferro de uma variante do segundo lanco da 1.ª secção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, de Castiços ao fim da 1.ª secção: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 21 do corrente, approvar o referido projecto da variante.

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

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*P. n.º 11 da Companhia Real e Sul e Sueste.* — Damos hoje esta nova tarifa destinada ao transporte das principaes mercadorias que constituem o trafego que se permuta entre as rédes d'aquellas duas administrações, entre as estações do Sul e as de Aveiro a Porto, e Caldas á Figueira.

E' nova combinação resultante da ligação das duas rédes, via Setil, e para a qual foram estabelecidos preços muito reduzidos.

*P. n.º 12 das Companhias Real, Beira Alta, Pova e administração do Minho e Douro.* — Destina-se, como a do mesmo numero que está em vigor desde 1900, distribuida com o n.º 308 e annullada agora, aos transportes de cal e pedra para cal, dos fornos da Figueira a Murte, e da Amieira para as povoações ao norte do Porto e para embarque, por Porto-Alfandega e por Leixões.

Os preços ficam mais reduzidos, para alguns destinos e as condições de transporte melhoradas.

*Tarifa especial n.º 8, p. v. do Sul e Sueste.* — Foi approvada provisoriamente a redução a 8 toneladas do minimo d'expedição por vagon de carvão mineral, que era de dez toneladas.

*Tarifa especial n.º 3, p. v. do Sul e Sueste.* — Foram reduzidas a cinco toneladas o minimo d'expedição por vagon e a 20 kilometros o minimo de percurso para as remessas de motano.

Reuniu, como dissémos, no dia 19 a commissão de tarifas, approvando as seguintes que haviam sido submetidas ao seu exame:

M. L. n.º 8, de pequena velocidade, da companhia Real combinada com as linhas de Madrid, Cáceres e Portugal e Oeste de Hespanha, para transporte de animaes por vagon completos.

P. H. F. n.º 1 a 3 de grande velocidade, da compa-

nhia Real combinada com as linhas da Beira Alta, Salamanca e Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio Dia de França e Orleans, para serviço directo entre Paris e Lisboa de passageiros e bagagens com bilhetes simples ou de ida e volta de recovagens e generos frescos, e transporte de todas as qualidades de mercadorias, em pequena velocidade.

P. H. F. n.º 7, de grande velocidade, da companhia Real, combinada com as referidas linhas, para transporte de passageiros e bagagens entre Paris e a America do Sul, por bilhetes simples (uma só viagem) de 1.ª classe, em caminhos de ferro e paquetes.

P. H. F. n.º 8, de grande velocidade, da companhia Real com as mesmas linhas para transporte identico, mas com bilhetes de ida e volta.

Modificação da tarifa P. H. n.º 2, de pequena velocidade, dos caminhos de ferro do Minho e Douro, combinada com a linha da Beira Alta, companhia Real e do Porto á Pova, para transporte de cal commum em pedra ou em pó, e pedra para cal em bruto e a granel, por vagon completo.

Idem da tarifa P. H. n.º 2, de pequena velocidade, das linhas do Minho e Douro, combinadas com as da companhia das Docas do Porto, caminhos de ferro Peninsulares e companhia da Pova, para o transporte de varias mercadorias.

Especial n.º 9, de grande velocidade da companhia Real, para bilhetes collectivos de 12 ou mais passageiros de 3.ª classe.

P. n.º 11, de pequena velocidade da companhia Real combinada com as linhas do Sul e Sueste, para transporte de mercadorias, por vagon completos, entre as estações das duas rédes.

## Iluminação electrica

A pedido da camara municipal e mediante condições a que os jornaes aludem mas que nós ignoramos, como todo o publico, vão ser illuminadas por electricidade as ruas Aurea, Augusta e Bella da Rainha, praças do Comercio e do Municipio e rua 24 de Julho.

Cremos que será esquecimento não se citar a rua do Arsenal, que a não ser illuminada por esta fôrma, ficaria como solução de continuidade entre o centro da cidade e a praça de D. Fernando.

Egual systema de iluminação vae ser adoptado nas avenidas Fontes e Ressano Garcia e praças do Duque de Saldanha e Mousinho de Albuquerque.

Comquanto vejamos sempre com prazer o melhoramento da iluminação publica, parece-nos demasiada a area, especialmente na parte além da praça do Duque de Saldanha onde são raros os transeuntes a pé, de noite, e estando a avenida Ressano ainda cortada pela linha ferrea.

Por coherencia não vemos porque, illuminando-se bem a parte d'esta avenida além da linha de cintura, não se deve estender este melhoramento ao Campo Grande que assim constituiria um passeio agradável para as noites calmosas.

Mas só nas noites calmosas, porque no inverno lá ficará a bella luz electrica a alumiar os fazendeiros que veem aos mercados com as suas fructas e hortaliças, e as lavadeiras de Loures e Senhor Roubado.

E' entretanto ficarão ruas centraes da cidade, como as ruas da Princesa, da Palma, do Alecrim, de S. Roque, D. Pedro V e praça do Principe Real, algumas ainda com a velha iluminação a gaz, por bico de leque, sendo muito mais conveniente que ahí fosse installada a iluminação electrica por ser continua a passagem de carros e peões.

Os bicos de incandescencia que vão sobrar d'essas ruas, onde a electricidade vae brilhar, que sejam, ao menos postos, como o *Diario de Noticias* ha pouco pediu, com razão, na rua Antonio Maria Cardoso que ha que percorrer em trevas para se ir ao theatro D. Amelia, nas de Paiva de Andrada e Serpa Pinto, que communicam com o theatro lirico, e aqui na nossa, não por apanagio



a esta redacção, mas por serem aqui os dois theatros, e ser rua ligada ao Chiado.

A cidade do Porto cuja camara não tem mais recursos do que a de Lisboa nem mais largas facilidades por parte da companhia de iluminação, está quasi toda, mesmo nos bairros mais afastados, illuminada por incandescencia; não vemos sem desgosto que em Lisboa, e no centro da cidade, ainda se use a velha luz amarella em que se consome gaz com o poder illuminante do azeite de peixe mas em que o verificador municipal acha sempre que deslumbra as proprias lampadas Carcel.

## NOTAS DE VIAGEM

XXVII

O lago e o canal subterraneo — Nara e as sacerdotizas — Os campos de chá — Osaka, a cidade industrial — Hotel japonês — O tufão — Costumes.

Já me referi ao grande lago de Biva, e é essa uma das excursões obrigatorias de quem vae á velha capital japoneza, a Kioto dos templos notaveis, especie de Braga d'aquelle paiz.

Mas a parte do lago que o viajante vê, em geral, indo até Ishiyama, é uma amostra insignificante d'aquella enormissima extensão. E' neste ponto que se toma o pequeno vapor, velho e incommodo, onde temos que ir assentados no chão, como os do paiz, até Otsu, e ali nessa cidade, entramos numa casa de chá onde devoramos o almoço que levámos do hotel, num cesto, menos mal installados numa casinha sobre o lago, fresca e limpa, mas em que tudo se paga relativamente salgadito.

A parte uns templos notaveis pela sua vetustez, nada mais ha que vêr senão uma pequena parte da enormidade do lago.

Depois, uma excursão original se nos offerece: o canal de Otsu, que passando sob os campos e povoações liga o lago de Biva com a cidade de Kioto.

Toma-se o barco em Otsu, pagando-se 3 yens por uma carreira especial. Dentro do barco são postas cadeiras em que os excursionistas vão assentados. Um balão illumina o barco no interior, e um facho de petroleo, na proa, serve de signal para evitar os encontros com outros barcos, porque a maior parte do percurso faz-se na escuridão. Uma hora certa se navega dentro d'aquelle tunnel em que só cabem dois barcos á largura, um em cada sentido. Os barcos especiaes, de 3 yens preferem aos de carreira em que só 5 centimos se paga, passando-lhes adiante.

D'esta fórma se chega a Kioto, d'onde, visto que a nossa visita está finda, podemos partir.

Ha aqui que fazer uma diversão, de 26 milhas, deixando o caminho direito que temos trazido, e nos levaria a Osaka, para tomar para a esquerda, indo a Nara onde convém vêr as curiosidades especiaes que esta cidade nos offerece.

São estas o mais antigo templo do Japão, onde, em vez dos sacerdotes ha sacerdotizas. Algumas bem bonitas, todas vestidas de longos trajos brancos, a cabeça ornada de flores, quasi as confundimos com as alegres gheishas que ha poucas horas antes dansavam o seu *Miyake-Odori* no *Hanami-Kôji*, salão de baile.

O *Dai-butsu* ou grande Buddha, merece bem uma visita e o titulo de grandioso.

E' uma estatua de bronze de 47 metros d'altura e proporções gigantescas.

Dá-nos tambem a vêr o caminho para Nara uma vegetação cuja falta desde muito me intrigava: a planta do chá.

Realmente andar desde semanas num paiz em que tanto se fala d'esta bebida, e não ter visto a planta que a produz, era para espicaçar a curiosidade.

Pois aos dois lados da via ferrea, tanto indo para Nara, como voltando d'esta para Osaka, quasi não se vê outra vegetação.

Aquella planta redonda, de pouco mais de um metro

d'altura, em continuas, interminaveis fileiras, cobrindo todos os campos, parece um gigantesco taboleiro de manjericões do nosso mercado de flores em tempo de verão.

Para a visita a Nara bastam umas duas horas, que me chegaram perfeitamente, não perdendo tempo, já se vê, e como tanto na linha de Kioto como na de Osaka ha 12 a 15 comboios diarios, em cada sentido, facil é combinar a viagem.

Ao aproximar-se de Osaka a impressão que o viajante tem é de que vae chegando a Manchester, a Elbeuf, a Antuerpia, ou a outro qualquer dos grandes centros industriaes europeos.

As chaminés das grandes fabricas erguem-se para o firmamento numa quantidade pasmosa, pennachadas com a sua fumarada negra que se condensa em espessas nuvens por sobre nós.

Osaka é, com effeito, o centro de maior actividade do paiz do sol nascente. Percorrendo as suas extensas ruas ladeadas das pequenas casas de madeira occupadas por armazens de venda e exportação de manufacturas de todos os generos, sente-se palpitante a vida intensamente industrial d'aquelle povo, trabalhando com afan no empacotamento de fazendas, no encaixotamento de artigos de todas as qualidades que ali se fabricam e se expedem em quantidade pasmosa, quer pelo caminho de ferro, pelas cinco linhas que partem da cidade em todas as direcções, quer por agua, carregadas nos grandes barcos que estacionam na larga bahia.

Muitos d'esses artigos são fabricados especialmente para exportação para a America e Europa, conforme os usos dos paizes a que se destinam, nada tendo de japonês senão a origem, por não serem usados naquelle paiz.

Moveis enormes que não caberiam nas acanhadas dimensões das casas nipponicas, reposteiros de contas, de bambu ou de massa d'arroz que excedem em altura a da mais elevada sala japoneza, tecidos que nunca ali se usaram, tudo se fabrica e exporta em quantidade enorme para o estrangeiro, ao mesmo tempo que, para o paiz, se fabricam todos os artigos de uso, machinas para outras industrias, se preparam materias primas que vão entrar na industria d'outras localidades, etc.

Osaka é a Veneza do Oriente, atravessada pelos seus canaes que a põem em communicação directa com o porto, preparado, por grandes obras, para um centro de navegação de primeira ordem.

As ruas principaes são cobertas por toldos de vistosas cores, e sobre os canaes passam pontes de ferro elegantes e largas. O movimento nas ruas é enorme.

Para alojamento de estrangeiros o Grande Hotel é um estabelecimento de primeira ordem; para os nacionaes ou mesmo para os estrangeiros que, como eu, querem experimentar a habitação japoneza, ha o famoso hotel de xarão, onde chão e paredes são primorosamente cobertos d'esta laca, com figuras douradas, e o hotel Sakamoto, onde me acomodei por não haver logar naquelle.

A dona da casa vem receber os hospedes ao alto da pequena escada, de joelhos e mãos no chão, na attitude a mais respeitosa.

Tirado o nosso calçado, subimos á sala que tomámos e cuja varanda deita sobre o grande canal *Yodo*, onde, numa vasta ponte fluctuante, profusamente illuminada por milhares de lampadas electricas, está installado um estabelecimento de recreio, com restaurantes, theatros, concertos, jogos, etc.

Mas um outro espectáculo mais original e mais perto não deixa de fazer sorrir os viajantes, quatro portuguezes entre os quaes se combinára aquelle singular alojamento: Na varanda, as creadas faziam as suas abluções em trajos muito pouco differentes dos de Eva.

Como mostrar o corpo é cousa indifferente no paiz, ellas continuaram e nós, feito o ajuste com a hospedeira, graças ao conhecimento que um dos meus amaveis companheiros (um macaista de Kobe) tinha da lingua, tomámos logar... no chão, de pernas estendidas, em volta da invariavel caixa de brazas onde se acende o cigarro ou o cachimbo, um microscopico cachimbo onde não cabe mais que uma pitada de tabaco que apenas dá para duas fumaças.



Mas a breve trecho reconhecemos que os nossos fatos europeus não offerecem commodo para aquella posição meio horisontal, e como, é da praxe, o hotel fornece fato, e aceiadissimo, aos hospedes que o queiram utilizar, lá vamos nós todos mudar de fatos, uns no primeiro andar, outros na loja, sendo pelas duas raparigas da lavagem e pela dona da casa despojados das nossas roupas, para nos envergarem o *kimono*, com habeis mãos acostumadas a estes misteres.

A cidade de Osaka tem que vêr á noite, as suas ruas illuminadas a balões, os seus theatros, os concertos, as pontes dos canaes sob as quaes passam os pequenos barcos tirados por Mazzanielos, cantando; mas nada d'isso nos foi dado vêr, porque ali tivemos a confirmação da competencia metereologica dos sabios do observatorio de Zika-wei, em Shanghae.

Haviam-me elles predito, em 15 d'agosto, que o tufão, que passaria dez dias depois em Macau, seguiria para o norte e assolaria o Japão antes de um mez.

Com effeito naquella noite de 11 de setembro em Osaka a borrasca tornou-se temerosa,

Carros foram voltados na rua, pessoas derrubadas, arvores partidas, um vendaval medonho, acompanhado de uma chuva torrencial e de um esfusiar de faiscas electricas.

Se isso nos impediu de, japonizados nos fatos do paiz, percorrer a cidade, deu-nos meio de vêr como, rapidamente, por meio de taipaes, que estão durante o bom tempo guardados numa caixa a um lado do edificio, toda a casa, quando a tempestade estala, fica protegida por completo exteriormente.

O jantar constou de um caldo de gallinha servido numas chavenas microscopicas, peixe frito, legumes e carne, tudo partido em pequenos bocados de fôrma a poder ser tomado com os dois invariaveis pausinhos que facilmente qualquer aprende a manejar.

E numa limpiissima celha de madeira quantidade de arroz cosido sem sal.

Vinho, apenas o *saké*, alcool d'arroz, servido a ferver; sobremesa, doce e uvas; eis o *menu*, que em verdade não nos deixou muito fartos, mas estavamos japonezes por fôra, era mister que o estomago se contentasse com os costumes locais.

A cama foi feita no chão; um simples colchão sobre o qual uma manta; uma outra estofada como cobertura; um roupão para vestirmos; uma caixa com uma luz dentro para nos alumiar. O travesseiro é que, pela minha parte, teve que ser substituido por cousa mais europea. Nada, que o travesseiro japonês, constando de um toro de madeira em fôrma de carril do caminho de ferro, cuja cabeça é apenas coberta com uma delgada almofada destinada a apoio do pescoço, não me pôde servir.

Para terminar prevenirei a pergunta que o leitor naturalmente me fará: não ha nesse hotel homem, o dono, ou gerente?

Havia, sim senhor; mas esse, o marido da hospedeira, estava estirado no chão, no andar terreo, jogando com dois amigos o interminavel jogo de taboinhas, especie de damas ou xadrez, sem nada se importar do que se passava em casa. E assim o bello japonês.

## Linha de circumvallação do Porto

Não tem o minimo fundamento a noticia dada por alguns jornaes de que o sr. ministro das obras publicas mandára suspender os estudos da linha da circumvallação do Porto.

O projecto d'essa linha está quasi concluido e brevemente será submettido á apreciação superior, juntamente com a revisão do orçamento do prolongamento da Alfandega a Leixões. Os que foram mandados suspender, em vista das unanimes reclamações dos representantes do Porto, foram os estudos d'esse prolongamento pelo traçado rigorosamente marginal, que o Porto vê com maus olhos por cortar as praias, considerando-o anti-esthetico.

O prolongamento do ramal da Alfandega, que deve ser construido pela Companhia das Docas ou pela Associação Commercial nada tem com a linha da circumvallação, que o Estado está auctorizado a construir directamente. Esta linha é mais barata e mais util que o prolongamento do ramal, que substitue com enorme vantagem, desde que para transportes entre Leixões e a Alfandega por Contomil, a distancia de applicação seja, não a effectiva mas a que se contaria no prolongamento do ramal.

Nestas condições ir construir agora aquelle prolongamento seria antecipar despesa dispensavel em obediencia á má comprehensão dos seus interesses pelo Porto, a quem não aproveitou a lição de Salamanca.

## Novas linhas electricas em Lisboa

A companhia Carris requereu a construcção de novas linhas, em officio que dirigiu á camara e que, para registo, copiamos:

«Temos a honra de, junto, remetter a v. ex.<sup>a</sup> o projecto em duplicado da linha de Santos pelo bairro de Buenos Aires ao Largo da Estrella, que esta companhia, nos termos do seu contracto, apresenta á approvação da ex.<sup>ma</sup> camara da dignissima presidencia de v. ex.<sup>a</sup>»

«Juntamos igualmente dois projectos para approvação, nos mesmos termos, do prolongamento d'aquella linha do Largo da Estrella ao Largo do Rato; um, seguindo pelas ruas da Estrella, S. Luiz, S. João dos Bemcasados e Amoreiras, a cuja construcção esta companhia tem direito (condição 2.<sup>a</sup> do contracto de 16 de agosto de 1898, § unico); outro, como alternativo d'este, e pelo qual se faz a ligação do Largo da Estrella com o Rato, pelas ruas Domingos Sequeira, Ferreira Borges e Sol ao Rato. A construcção de um ou outro d'estes troços de linha effectuar-se-ha conforme as circumstancias de occasião o determinarem.

A ligação da linha da Estrella com o Rato é indispensavel para as conveniencias d'uma boa exploração, e confia esta direcção que a ex.<sup>ma</sup> camara, a bem dos interesses dos moradores dos populosos bairros de Buenos Ayres, Estrella, Campo d'Ourique e Campolide, que são servidos por esta linha, e a bem dos interesses do proprio municipio fortemente interessado por uma elevada percentagem nas receitas brutas d'esta companhia que estas linhas vão sensivelmente augmentar, se dignará dar pronta e rapida approvação a estes projectos apresentados em conformidade com os nossos contractos. A execução d'estas novas linhas vae pôr cobro ao actual estado de cousas que desde ha muito traz estes importantes e populosos bairros privados dos beneficios da tracção electrica, e com ella dá esta companhia uma prova evidente que deseja bem servir o publico, e resolve o problema da viação naquelles bairros, independentemente da sempre promettida e nunca effectuada construcção da linha dos ascensores mecanicos pela rua da Estrella e rua de S. João dos Bemcasados.

A urgencia com que vimos apresentar estes projectos, não aguardando por mais tempo o procedimento da Companhia dos Ascensores Mechanicos sobre a linha da rua da Estrella á rua de S. João dos Bemcasados, é porque constantes pedidos dos moradores d'aquelles bairros tornaram de oportunidade urgente a construcção d'estas linhas».

Confirmando o que se diz no ultimo periodo d'este officio foram presentes á camara duas representações, uma da junta de parochia de Santa Isabel outra de habitantes dos bairros da Estrella e Campo d'Ourique com 1.200 assignaturas, pedindo o deferimento das pretensões da companhia.

Lido, em sessão extraordinaria do dia 23 de julho este officio e o parecer do advogado sindico da camara, esta approvou desde já a concessão de dois dos troços pedidos, isto é, as duas linhas seguintes:

Largo da Estrella, ruas Domingos Sequeira, Ferreira Borges, Sol ao Rato e Largo do Rato.

Santos, ruas de S. João da Matta, Santissima Trindade, S. Domingos, Buenos Aires, Navegantes, João de Deus, Largo da Estrella.

Tratou-se tambem da representação-protesto que a companhia dos Ascensores apresentou contra estas pretensões, e sobre a qual tanto o advogado como a presidencia se pronunciaram pela sem razão d'esses protestos, assistindo á camara o direito de conceder aquellas



linhas e ficando á companhia dos Ascensores o direito de reclamar junto dos tribunaes, o que em nada prejudicaria a camara, pois quaesquer indemnizações que tenha a pagar serão por conta da companhia Carris de ferro, conforme clausulas do seu contracto.

E tanto mais foram mantidas as condições do contracto com a companhia dos Ascensores que não foi concedida á companhia Carris a linha por ella pedida, do Largo da Estrella pelas ruas d'este nome e de S. João dos Bemcasados ao Campo d'Ourique, linha de que a companhia tem já pronto o projecto, para a explorar por meio de electricidade, projecto que está pendente do ministerio das Obras Publicas.

Vão pois os populosos bairros da Estrella e Campo d'Ourique ficar excellentemente servidos por linhas de tracção electrica e se a companhia dos Ascensores construir a linha a que acima nos referimos e transformar, como já requereu, a de cabo, desde a Praça de Camões, para aquelle systema, muito maior conveniencia será para aquelles moradores, porque a concorrência por certo fará baixar os preços que, diga-se em verdade, estão elevados.

E já que tratamos de novas linhas, vem de molde lembrar á camara que se bem que, segundo cremos, o contracto com a companhia Carris não dá ao municipio a faculdade de impôr a construcção de novas linhas, tendo apenas que se sujeitar á escolha que a companhia fizer das linhas que prefira construir, ella terá sempre meio de insinuar á companhia a construcção de linhas que são de verdadeira necessidade na capital.

Ora os sitios de Santa Luzia, Escolas Geraes, S. Vicente e Santa Clara estão muito mal servidos de viação urbana; apenas o ascensor da Graça para os moradores d'este ponto e da Penha (com grande distancia a pé) e a linha que se vae construir do caminho de ferro por Santa Clara, não são bastantes nem offerecem a commodidade da rapida communicacão com a parte baixa da cidade, porque, por um ou por outro lado, ha que fazer um largo percurso.

Uma linha, ou da rua da Alfandega, pela da Princeza, Magdalena, Arco do Limoeiro, Infante D. Henrique a S. Vicente, ligando com a que irá de Santa Apolonia, ou da rua da Bitesga pela calçada e largo do Caldas, e rua da Saudade (que serviria o populoso bairro do Castello) seguindo o resto do itinerario anterior, seria de grande vantagem para o publico e sem duvida para a companhia, porque é das mais densas a população do velho bairro d'Alfama, e a companhia bem sabe que para andar de carro nem os mais pobres se furtam a despesas.

E' mesmo um caracteristico nosso que bem pouco abona a nossa actividade.

Comparada a população da capital com a das cidades estrangeiras e o respectivo movimento da viação urbana, vê-se que é em Lisboa onde menos se anda a pé.

## Rendimento das linhas do Sul e Sueste

O rendimento do trafego das linhas do Sul e Sueste, liquido de impostos foi em 1903 de 1.231:158\$230 compreendendo 82:007\$850 da via fluvial. O augmento em relação a 1902 foi de 82:211\$841 réis. Em 1899 esse rendimento attingiu apenas 864:518\$981, tendo pois havido um augmento de 366:639\$249 ou em média 91:659\$812 por anno. O numero de passageiros elevou-se em 1899, de 485.340 a 629.280, em 1903 as recovagens de 12.103 t. a 17.502, as mercadorias de pequena velocidade de 251.546 toneladas a 386.631. A despesa subiu de 482:933\$989 a 696:514\$435. O rendimento liquido do trafego subiu de 381:584\$992 a 534:643\$795.

Apesar dos melhoramentos introduzidos nos serviços, alargamento de quadros e modificações de vencimentos o coeeficiente d'exploração manteve-se quasi sem alteracão pois foi de 0,56 em 1899 e 0,57 em 1903.

A extensão explorada subiu de 475 em 1899 a 518 em 1903 e o rendimento bruto kilometrico de 1:820\$039 a 2:376\$753. Nos primeiros cinco mezes de 1904 as receitas brutas (incluindo impostos) do Sul e Sueste soffreram uma

diminuição de 23:819\$236 em relação a igual periodo de 1903, devido á escassez relativa de cereaes pois nesse periodo a estação do Barreiro recebeu menos 12.000 toneladas de cereaes. Não admira que depois de alguns annos de rapido crescimento haja uma oscillação accidental causada pelas vicissitudes agricolas, sendo para esperar que a abertura de novos troços junto ao progresso agricola do Alemtejo, façam continuar o movimento ascencional de aquellas linhas de tão auspicioso futuro.

## Embarque e desembarque de passageiros do Brazil

Deferindo um pedido de varios commerciantes da praça de Lisboa, patrocinado pela Associação Commercial, foi superiormente auctorizado o aproveitamento da ponte dos vapores do Sul e Sueste para o embarque e desembarque de passageiros transportados de ou para os portos do Brazil em vapores ou rebocadores que não possam atracar ao caes das Columnas.

Até agora tornava-se necessaria nova baldeação para um bote, que assim se evita.

Esta providencia em nada offende os direitos da Empresa Hersent e facilita o movimento de passageiros.

O sr. ministro das obras publicas, ao deferir o pedido, confirmou a resolução dos seus antecessores para que a estação definitiva do Sul e Sueste seja construida no terapleno em frente da Alfandega, como convém, e não no Caes do Sodré.

## MEMOTELEFONIO

Acaba de se inventar na Allemanha um pequeno aparelho, a que daremos o nome acima, destinado a facilitar as communicacões telephonicas, e que, pelos exemplares que mandámos vir para nosso uso e para os nossos assignantes, vemos que é um bom auxiliar, prestando excellentes serviços.

Consta de um pequeno quadro em que numas pequenas molduras de metal, se applicam tiras de cartão tendo do lado que está para a frente os nomes dos subscriptores do telephone com os quaes estamos em mais vulgares relações, e do lado contrario o numero que a cada um corresponde.

Assim se evita, quando se quer pedir a communicacão para qualquer d'esses subscriptores, ter que procurar no indice o respectivo numero. Basta tocar a pequena mola de qualquer d'esses rotulos para elle se voltar sobre si deixando ver o numero.

E' pratico e rapido.

O preço do aparelho é insignificante especialmente para os nossos assignantes: apenas 500 réis o de 10 direcções; 1\$000 réis o de 20; 1\$500 réis o de 30.

Ha tambem aparelhos para 40 e 50 direcções, mas só por encomenda os mandaremos vir.

Para o publico custam aquelles 600, 1\$200 e 1\$800 réis respectivamente.

## Companhia Real

Em sessão do conselho de administração em que, por procuração, se fizeram representar os membros do *comité* de Paris, foi eleito presidente do mesmo conselho, na vaga deixada pelo fallecido conselheiro Carrilho, o sr. Victorino Vaz Junior.

Como já dissémos o *comité* havia já escolhido o sr. Victorino Vaz para seu membro, e a este respeito não devemos deixar de transcrever o periodo do relatorio presente aos obrigacionistas estrangeiros, em que a proposta é feita no seguintes termos:

«No seu logar (falando do fallecido) propomos ao vosso suffragio o nosso honroso collega Victorino Vaz, vice-presidente da commissão executiva da nossa companhia.



Esta escolha impunha-se por muitos motivos.

A que deve a nossa companhia dez annos de paz e de prosperidade que acaba de atravessar? A união leal, a colaboração unida e fiel dos accionistas e dos obrigacionistas. Entre os nossos collegas do conselho, de origem differente da nossa tem-se produzido, por vezes, alguma divergencia; entre os eleitos pelos obrigacionistas e os pelos accionistas, nunca. Convinha romper com esta politica que não é, pôde-se dizer, senão a materialização da logica das cousas, e lançar a companhia no desconhecido de novas experiencias?

Pensámos, pelo contrario, que a logica, que o dever, nos mandavam perseverar nesta politica, que tem atraz de si dez annos de provas victoriosas e, em lugar de ir procurar fora o candidato a propôr, chamámos o primeiro eleito pelos accionistas, administrador da companhia ha doze annos e desde muitos immediato do nosso chorado Carrilho na commissão executiva.

Como Carrilho e sem ter tambem, como elle, necessidade de nova eleição para fazer parte do conselho, o nosso honroso collega sr. Victorino Vaz dignou-se acceitar a investidura dos obrigacionistas, afirmando assim, por seu turno, e a indissolúvel união de obrigacionistas e accionistas, e a continuação d'uma politica que elle, como nós, considera como a condição primaria do levantamento progressivo da companhia que não está ainda senão nos primeiros avanços.

Doze annos de colaboração e de provas garantem-nos, emfim, que não é nas mãos d'este herdeiro natural do nosso chorado Carrilho que periclará uma successão acceita com pleno conhecimento de causa e em toda a sua extensão.

Escusado dizer que fazemos com o maior prazer a transcrição d'estes periodos, em que se faz inteira justiça ás qualidades do nosso distincto compatriota.

Para a vaga que, por este facto, ficou aberta na commissão, foi escolhido o sr. D. Jorge de Mello (Sabugosa).

Para vice-presidentes do conselho foram reeleitos os srs. doutor Alves de Sá e Kergall e para vice-presidente da commissão executiva o sr. Henrique Daenhardt.

O conselho votou uma pensão á familia do sr. Carrilho.

## PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia dos Tabacos de Portugal

*Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada*  
CAPITAL RÉIS 9.000:000\$000

Por ordem do ex.<sup>mo</sup> sr. presidente da assembléa geral da Companhia dos Tabacos de Portugal, é convocada a assembléa geral ordinaria d'esta companhia para o dia 1 de agosto, ás 2 horas da tarde, na séde da companhia, Avenida da Liberdade, 12, 1.<sup>o</sup>.

Fazem parte da assembléa geral todos os accionistas portadores de 50 acções pelo menos.

O fim da reunião é: discutir e votar o balanço, contas e relatório do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal e suas conclusões. Segundo: eleger, em conformidade com os artigos 21.<sup>o</sup> e 32.<sup>o</sup> dos estatutos, quatro membros do conselho fiscal e seis do conselho de administração.

Os accionistas cujas acções forem ao portador deverão depositá-las até o dia 20 do corrente, em Lisboa na séde da Companhia; no Porto, no Banco Alliança; e em Paris, no Comptoir National d'Escompte, recebendo nesse acto a respectiva senha de admissão á assembléa geral, conforme o art. 43.<sup>o</sup> dos estatutos.

Nos termos do art. 41.<sup>o</sup> dos mesmos estatutos, nenhum accionista pôde ser representado na assembléa geral senão por outro accionista membro da mesma assembléa.

O impresso para essa procuração, approvada pelo conselho de administração, conforme o exige o mesmo artigo, dá-se nos estabelecimentos acima indicados a todo o accionista que o requisitar.

A entrega d'estas procurações deve ser feita na séde da Companhia até o dia 30 do corrente, ás 4 horas da tarde.

Lisboa, 4 de julho de 1904. O 1.<sup>o</sup> secretario da mesa da assembléa geral, A. J. Simões de Almeida.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1904.

A magna questão dos tabacos teve, não diremos o seu desfecho, porque está muito longe d'isso, mas um avanço consideravel no dia 16 do corrente.

Pela alta noite d'essa data, e depois de larga conferencia, entre os srs. presidente do conselho e ministro da Fazenda e os representantes da companhia, foi assignado um contracto provisorio o qual fica pendente da discussão e approvação nas camaras e de que só se sabem as linhas geraes que foram communicadas á imprensa.

Por ellas se vê que o governo concede á companhia a renovação do contracto, não por 19 annos a contar de 1 d'abril de 1907, mas por 60 annos a contar de 1 de abril de 1905, dando a companhia um augmento de renda bitolado pelo que offerecia a companhia dos Fosforos e já indicámos aqui ha um mez.

Como se vê as condições são differentes, o que nos força a fazer a comparação dos resultados para o thesouro nas duas hypotheses: proposta da companhia dos Fosforos e contracto provisorio dos Tabacos. Eis essa comparação, em contos de réis:

Annos	Fosforos		Tabacos	
	Renda	Producto	Renda	Producto
1905-1907 = 2	4.500	9.000	5.600	11.200
1907-1911 = 4	5.600	22.400	5.600	22.400
1911-1912 = 1	5.500	5.600	5.750	5.750
1912-1916 = 4	5.725	22.900	5.750	23.000
1916-1917 = 1	5.725	5.725	5.900	5.900
1917-1921 = 4	5.850	23.400	5.900	23.600
1921-1922 = 1	5.850	5.850	6.100	6.100
1922-1926 = 4	6.100	24.400	6.100	24.400
Total 21		119.275		122.350

A continuar o contracto como estava, o que só dizemos por hypothese, o thesouro receberia 21 annos a 4.500 contos ou 94.500 contos.

Vemos, pois, que o contracto feito dá ao thesouro um augmento de renda de 27.850 contos sobre o actual e de 3.075 contos sobre a proposta dos Fosforos.

Mas, além de outras observações que o negocio suggere, e tantas que teem occupado já milhares de columnas da imprensa, nestes quinze dias, salta já aos olhos que a proposta Fosforos era só para a hypothese de 19 annos, enquanto que a dos Tabacos é por 60, e se aquella fosse por tão largo praso, já se vê que a progressão no augmento da renda continuaria a subir, enquanto que no contracto fica estacionaria desde o 21.<sup>o</sup> anno.

Mas isso tem o seu correctivo no proprio contracto porque nelle se fixa que o Estado terá o direito de denuncia em 1926 e em cada decada d'ahi em diante. Devemos pois considerar o contracto renovado só e unicamente até 1926 e por isso limitámos a nossa comparação áquelle praso, por isso que não cremos que haja governo que em 1924 deixe de usar d'esse direito, que assegura ao thesouro um certo e consideravel augmento de receitas.

Nesse periodo comparavel, pois, dá a companhia dos Tabacos mais 3.075 contos do que offerecia a sua competidora, o que (146 contos por anno) devemos concordar é bem insignificante prato de lentilhas para tão grande negocio.

A mais d'estas vantagens dá a companhia ao Estado uma participação nas suas receitas liquidas de 70% nos primeiros 6 annos, 75% nos 5 seguintes e 80% nos 10 ultimos; diremos assim porque, repetimos, não acceitamos que sem remodelação estas bases vigorem além de 1926.

A companhia toma firme um emprestimo de 300 milhões de francos (63.000 contos de réis) ao cambio de hoje, (franco, 210) destinado á conversão das actuaes obrigações de 4 1/2% em titulos de 4%, o qual, se o parlamento quizer, poderá elevar-se a mais 50 milhões (10.500 contos) para fortalecimento das reservas do Banco de Portugal e consequente melhoramento dos cambios.

Como se vê a negociação não pôde dizer-se má; mas vê-se bem que podia ser muito melhor, se se preferisse o concurso ou pelo menos pôr em lucta aberta as duas companhias, ou algum outro grupo que apresentasse ofertas.

Das rasões que o sr. presidente do conselho teve para negociar particularmente com um só dos concorrentes, dará o governo conta ao parlamento, ao qual tem promettido apresentar todos os elementos de apreciação.

A noticia d'este facto determinou uma consideravel subida das acções dos Tabacos, sem que causasse abalo ao papel dos Fosforos, que ainda tem subido ficando tambem, fim do mez e da semana, 3.500 acima da cotação de 15

A melhoria dos cambios vae-se acentuando de uma forma animadora; apesar das grandes remessas que se teem feito para o estrangeiro, para futuro pagamento de cereaes, continua a haver papel com abundancia, e a tendencia é ainda para baixa.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	43 3/8	45 9/16	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
" cheque...	45 1/4	45 1/8	No mercado.....	5 %
Paris 90 d/v.....	625	626	Cambio do Brazil.	12
" cheque.....	629	633	Premio da libra...	\$780
Berlin 90 d/v.....	254	255		e
" cheque....	258	260		\$800
Francfort 90 d/v.	254 1/2	255 1/2		
" cheque.	258 1/2	260 1/2		
Madrid cheque...	750	760		



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
<b>Lisboa :</b> Inscrições de assent.	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,20	38,15	38,15	38,10	38,15	—
» coupon ..	38	37,95	37,95	37,95	37,95	37,90	37,90	37,85	37,72	37,85	—	37,70	37,70	—
Obrig. 4 % 1888 .....	20.250	—	—	—	20.250	20.250	20.250	20.200	—	—	20.200	20.250	—	—
» 4 % 1890 assent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent .....	56.200	56.000	56.300	—	56.400	—	—	56.500	—	57.000	—	—	—	—
» 1/2 % coupon int .....	—	—	56.300	—	—	—	—	—	—	56.600	56.600	—	—	—
» externo 1.ª série .....	67.500	67.500	67.300	66.500	66.000	67.100	67.000	66.600	66.500	66.000	66.000	—	66.300	—
» Tabacos coupon .....	—	—	—	108.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal .....	—	—	—	169.500	—	—	169.600	169.800	—	—	170.000	—	—	—
» » Commercial .....	132.600	—	132.500	—	—	—	—	—	133.600	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino .....	109.800	—	—	—	—	—	—	109.500	109.200	—	—	—	109.000	—
» » Lisboa & Açores .....	—	—	118.000	118.000	—	—	—	—	—	117.650	—	117.500	117.500	—
» Tabacos coupon .....	130.500	144.000	141.500	140.000	140.000	—	—	138.500	138.500	—	—	—	137.000	—
» Comp. Phosphoros .....	63.000	62.200	64.000	66.500	66.500	65.000	64.100	64.000	—	64.500	63.900	65.900	—	—
» » Real .....	—	43.600	43.200	—	—	43.400	43.200	—	—	—	—	—	43.000	—
» » Nacional .....	—	—	4.550	4.550	—	—	—	—	4.550	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 % .....	—	—	92.500	—	92.400	—	92.400	—	92.300	92.300	—	92.300	—	—
» » 5 % .....	89.300	89.400	89.400	89.500	89.400	—	—	—	89.300	89.550	—	—	—	—
» C.ª Phosphoros .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 % 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75.500	75.200	—	—	—
» » » 3 % 2.º » .....	—	—	41.800	—	42.100	42.400	—	42.100	42.000	42.000	42.000	42.000	—	—
» » Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	67.800	68.000	—	—	68.100	68.800	—
» » Atravez d'Africa .....	89.900	—	—	—	—	—	—	—	87.500	—	87.000	—	—	—
<b>Paris :</b> 3 % portuguez 1.ª série .....	61,25	61,75	61,72	61,90	62,50	62,32	62	62,15	62,15	61,57	61,82	62,07	—	—
Accções Comp. Real .....	201	200	—	200	202	202	201	—	210	209	209	207	—	—
» Madrid-Caceres .....	—	—	—	—	—	—	37	36,50	—	36	36	—	—	—
» Madrid-Zaragoza .....	288	284	282	284	283	282	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes .....	142	137,50	137,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau .....	358	362	365	365	362	365	—	—	360	—	360	—	—	—
» » 2.º » .....	191	196	195	196,25	200,50	201	199	201	200	—	202	—	—	—
» » Beira Alta .....	127,75	—	128	128	130	129	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres .....	—	126	125,75	125,50	126	127	126,50	125	—	123	125	—	—	—
<b>Londres :</b> 3 % portuguez .....	61,75	62	62,37	62,25	62,50	62,62	62,62	62,62	62,50	62	62,25	62,37	—	—
<b>Amsterdam :</b> Obr. Atrav. Africa .....	—	—	—	82,56	82,93	—	—	—	82,38	82,62	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1904	1903	1904	1903
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	2 8 Jul.	693	90.923.000	130.292	693	86.954.649	125.475	2.207.879.000	2.176.058.358	31.820.642	—
	9 15 »	»	89.778.000	129.549	»	86.954.649	125.475	2.297.657.000	2.263.013.007	34.643.993	—
	2 8 Jul.	380	13.886.000	36.542	380	12.433.351	32.719	319.135.000	315.669.642	3.465.358	—
	9 15 »	»	13.744.000	36.168	»	12.433.351	32.719	332.879.000	329.102.993	3.776.007	—
	2 8 Jul.	70	1.877.000	26.814	—	—	—	35.324.000	—	—	—
	9 15 »	»	1.675.000	23.928	—	—	—	36.999.000	—	—	—
	—	528	—	—	518	—	—	—	—	—	—
	11 20 Mai	358	33.772.747	94.337	358	31.428.261	87.788	458.777.599	472.246.994	—	13.469.39
	21 31 »	»	40.968.815	114.438	»	49.670.858	138.745	499.746.414	521.917.852	—	32.171.438
Beira Alta .....	18 24 Jun.	253	8.976.045	35.083	253	7.465.363	29.507	176.365.553	176.416.216	—	50.663
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	24 30 Jun.	105	1.734.616	16.520	105	1.603.686	15.273	33.264.667	32.729.777	534.890	—
Guimarães .....	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—
Porto á P. e Famalicão .....	1 31 Mai	64	12.148.955	189.827	64	10.995.262	171.800	48.820.746	47.798.602	1.022.144	—
Norte de Hespanha .....	18 23 Jun.	3656 Ps.	2.056.374 Ps.	5623656 Ps.	2.037.701 Ps.	557 Ps.	49.939.387 Ps.	49.344.594 Ps.	594.793 Ps.	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	24 30 »	»	1.902.062	520	»	1.839.495	503	51.901.449	51.183.090	718.359	—
» » » .....	1 7 Jul.	»	2.200.638	601	»	2.178.285	595	54.102.087	53.361.376	740.711	—
» » » .....	2 8 »	3650	1.716.436	4703650	»	1.721.751	471	52.145.748	51.411.708	734.040	—
» » » .....	9 15 »	»	1.855.529	508	»	1.905.688	522	54.001.277	53.817.396	683.881	—
Andaluzes .....	11 17 Jun.	1067	375.383	3511067	»	341.194	319	9.672.230	9.744.268	—	72.038
» » » .....	18 24 »	»	359.339	336	»	355.749	333	10.031.569	10.100.017	—	68.448
» » » .....	25 1 Jul.	»	481.699	451	»	425.234	398	10.513.268	10.525.251	—	11.983
» » » .....	9 15 »	429	38.674	206429	»	98.056	228	2.521.367	2.546.996	—	23.629
Madrid-Caceres .....	16 22 »	»	99.912	232	»	90.596	211	2.621.279	2.637.592	—	16.313
Zafra a Huelva .....	2 8 Jul.	180	33.725	187180	»	44.008	244	1.064.241	1.180.561	—	116.320
» » » .....	9 15 »	»	37.098	206	»	42.989	238	1.101.338	1.223.550	—	122.211
» » » .....	16 22 »	»	44.886	249	»	44.734	248	1.146.224	1.268.284	—	122.060



## Vagons-leitos

A exploração em 1903 da Companhia internacional dos vagons-leitos deu os seguintes resultados:

Carruagens dias 189.393, tendo sido em 1902, 177.809; receitas líquidas das carruagens 15.058.488, fóra do tráfego 856.698 francos contra 14.842.639 em 1902; despesas da exploração, conservação, tráfego, despesas geraes 6.340.751 contra 6.136.147 em 1902.

Lucros 6.340.751 contra 6.136.147, a que ha a accrescentar outras receitas que elevam os lucros a 8.263.142.

Abriu o serviço de vagons-leitos entre Madrid e Montforte, entre Alger e Oran, Paris e Charabery, Calais-Paris, Kiew-Harkhoff; Kiew-Rostoff; serviço de restaurante entre Flessingue e Berlim, Saint Michael e Pontafel, entre Milão e Verona, Verona e Veneza, Paris-Tours, Dijon-Paris, Salzburgo e Londres, etc.

Vae abrir serviços analogos de Varsovia á fronteira austriaca e prussiana.

Supprimiu o comboio de luxo Tunis-Oran que não era remunerador.

A companhia internacional des *Grands Hotels* cujas acções estão quasi todas na posse da companhia dos vagons leitos e que foram amortizadas a ponto de só figurarem no balanço pelo valor de 1 franco realizou 15.766 francos de lucro.

## Publicações recebidas

*O Economista Portuguez.*—Appareceu no domingo 24 o primeiro numero d'esta revista de politica, economia e finanças, dirigida pelo nosso collega Armando da Silva, sendo gerente o sr. Augusto Soares.

Por perfeita antilogia este jornal não traz, no seu artigo de apresentação, a phrase já tão gasta «que vem preencher uma lacuna.»

Porque effectivamente a publicação de uma revista neste genero, tratando, a sério e imparcialmente, das questões financeiras e economicas, tornava-se d'uma necessidade inadiavel, desde que desapareceu o jornal que Pereira Carrilho com tanta proficiencia redigiu.

O novo *Economista* promete manter-se no difficil equilibrio da mais rigorosa imparcialidade, «contrapondo a politica dos deveres á politica dos interesses» e neste intuito o seu fim essencial será «tratar todas as questões de politica economica e de finanças que interessam a Portugal».

São uns fins honestos que ficam bem num programma e acreditarão a nova folha a qual, no seguimento das suas paginas, vemos que é primorosamente redigida.

A disposição material é bitolada pela do «*Economiste*» de Beaulieu.

Desejamos ao presado collega longa e prospera vida de que é digno, e com o maior prazer trocaremos as nossas visitas.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Quelimane.**—Segundo consta o governo está na disposição de fazer construir por conta do Estado o caminho de ferro de Quelimane. Deliberou tambem começar, no mais breve praso possivel, depois de apresentar ás côrtes o respectivo projecto de lei, os trabalhos necessarios para ser levado á pratica esse empreendimento.

Segundo se diz o intuito do sr. ministro da marinha é começar a construcção pelo troço que medeia entre Ntumbé e Villa Bocage, entroncando com o caminho de ferro inglez Port-Herold. Este primeiro troço abrange 50 kilometros e deve custar cerca de 1.000 contos de réis.

Applaudimos com o maior entusiasmo esta resolução na intelligente e patriótica administração ultramarina que, pelo que se vê, está bem entregue nas mãos do sr. Gorrão.

Pelo Estado é que este caminho de ferro deve ser construido, e só pelo Estado.

No dia 28 realizou-se no *Jornal das Colonias* uma reunião d'africanistas, em que se ventilou a questão de não ter o governo resolvido o assumpto, parecendo que o sr. ministro do Ultramar está resolvido a só construir o troço até Villa Bocage, e isso ainda dependente dos estudos a que mandou proceder, e uma vez que as companhias inglezas garantam o tráfego da região.

Não se conformando com esta resolução os interessados esperam ter uma conferencia com o sr. presidente do conselho, para obterem uma resposta definitiva.

Deve registrar-se que o sr. Ayres d'Ornellas leu uma carta da British Central Africa em que se diz claramente que todo o interesse d'essas companhias é que a linha portugueza se construa, porque ella não será uma concorrente da linha ingleza, mas, bem pelo contrario, um auxiliar que a completará na sua utilidade commercial.

**Distinção merecida.**—Foi agraciado com a commenda de S. Tiago o nosso querido amigo e distincto engenheiro-director do Minho e Douro, sr. João Gualberto Povoas.

**Locomotivas do Minho e Douro.**—Chegaram ao Porto duas locomotivas-tender fornecidas pela casa Beyer Peacock, e as duas primeiras locomotivas Compound da casa Borsig.

Partiram já de Hamburgo outras duas e as duas ultimas sairão d'aquelle porto em 8 de agosto proximo.

Ficam assim aquellas linhas dotadas com mais 8 locomotivas.

Tambem já partiu da Allemanha o primeiro grupo de carruagens contractadas com a casa Van der Zypen & Charlier.

**Linha de Ponte de Sôr.**—Já foi apresentado o projecto definitivo do 2.º lanço d'esta linha, comprehendido entre a Senhora da Graça e Arraiolos e o do terceiro, que vae até as proximidades do Raia. O custo kilometrico d'estes dois lanços é de 13.000\$000 réis proximamente. Está em estudo uma variante do quarto lanço, que termina na ponte do Raia.

**Linha do Sado.**—Estão concluidos os trabalhos de campo de duas secções d'esta linha, que vão desde Marateca até a mina de Caveira, e comprehendem a difficil passagem do esteiro de Marateca, para cujo estudo falta apenas concluir as sondagens geologicas. Aos trabalhos de gabinete vae ser dado grande impulso, reservando-se para epoca apropriada os estudos de campo da parte entre a Caveira e Garvão.

**Conferencia ferroviaria.**—Deve ter-se realizado no dia 28 em Lourenço Marques uma conferencia sobre assumptos ferroviarios da Africa do Sul na qual se devem ter feito representar a Companhia da Beira e Mashonaland, pelo sr. C. Wibberley e o seu secretario sr. Allen; caminho de ferro do governo do Cabo, pelo sr. T. S. Messveu e seus secretarios os srs. P. E. Patter e W. Benus; caminho de ferro do governo do Natal, pelo sr. David Punter, com o seu agente de Johannesburgo, o sr. Hedley Salmon, o secretario sr. J. Vellozo; caminho de ferro da Africa do Sul, pelo sr. T. R. Price, e secretarios srs. C. L. Fellin e dois outros; caminho de ferro da Rhodesia, pelo sr. S. F. Lhunsend; caminho de ferro de Lourenço Marques, pelo sr. Carlos Albers, e seu secretario sr. Albano Gonçalves.

E' secretario da conferencia o sr. C. Mayo.

O sr. director do caminho de ferro, Carlos Albers, offerece aos congressistas um banquete no restaurante do caminho de ferro.

A camara municipal, tambem offerece um sarau na noite de 5.

A reunião tem logar no pavilhão da secretaria geral do governo.

**Expresso Porto-Medina.**—Com as machinas que a administração do Estado adquiriu para a rede do Minho e Douro, ás quaes nos referimos em outra noticia acima, vae-se fazer um expresso Porto-Medina, por Barca d'Alva, a ligar com os expressos Madrid-Hendaya e vice-versa, sem trasbordo até Medina.

E' um grande melhoramento para o serviço entre o Porto, a Hespanha e a França, poupando ao publico tempo e incommodo.



**Vias ferras em estradas.**—Teve já duas sessões a comissão nomeada para dar o seu parecer sobre as condições que devem ser impostas nas concessões que se façam para vias ferreas que aproveitem o leito das estradas publicas para todo ou parte do seu percurso.

O relatório do sr. engenheiro Cabral Couceiro tem sido discutido nessas sessões, discussão que ficará concluída, naturalmente, na proxima reunião.

**Redução de preços.**—A companhia dos Ascensores resolveu reduzir durante a epoca de banhos o preço das suas carreiras até o meio dia, sendo 30 réis o do ascensor Camões-Estrella, 20 réis o da Graça e 10 réis os da Gloria, Lavra e Bica.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAHNA

Abriu no dia 19 a linha de Riotinto a Zalamea (Huelva). Esta linha reúne a de Riotinto a Huelva com a de Zalamea em S. Juan del Puerto, sendo por isso bastante importante e muito mais ainda para os operarios d'aquella mina que residindo nas povoações vizinhas podem ir e vir do trabalho pelo comboio.

Este caminho de ferro é de grande importancia para as povoações de Nerva e Zalamea que são as mais proximas de Riotinto.

Foi aprovado na camara alta o projecto de lei de caminhos de ferro secundarios, que são o complemento necessario da rede geral e o meio de desenvolver o trafego e augmentar a producção.

Estes caminhos de ferro dividem-se em dois grupos: um com a garantia de juro de 4 % durante 20 annos pelo Estado, o qual tem direito tambem a metade dos lucros que excederem 8 %.

Serão propostas por uma comissão tecnica as linhas que se hão de comprehender nesse grupo, sem exceder 5.000 kilometros, nem 30.000 pesetas por kilometro de construcção. A adjudicação será por concurso ao que offereça melhores condições.

O outro grupo de caminhos de ferro secundarios não receberá auxilio directo, mas sim indirecto, do Estado.

O outro projecto que se discute, e que se approvará em breve, é de caminhos de ferro vicinaes, para fixar as condições em que o Estado ha de auxiliar a sua construcção pelas deputações e camaras municipaes.

E' indiscutivelmente um projecto de utilidade publica, que permitirá continuar em boas condições e com a certeza de levar a bom fim as obras já encetadas.

Com as duas leis as vias de communicacão em Hespanha adquirirão grande impulso e o operariado tem trabalho assegurado durante muitos annos.

A companhia do Norte já tem muito adeantados os trabalhos para o estabelecimento de segunda via entre Barcelona e Manresa; já a tem desde S. Sebastian a Irun e entre Madrid e Villalba; e além d'isso dos 75 kilometros que distam de Medina del Campo a Venta de Baños, 40 tem já assente dupla via, trabalhando-se activamente no restante trajecto, de maneira que quando terminem as obras se possa fazer com facilidade o serviço das linhas de Irun, Bilbao, Santander, Asturias e Galiza, que hoje se faz por uma unica via entre Medina e Venta de Baños.

A companhia Vasco-Castelhana pediu á deputação provincial de Madrid um subsidio de 5 % de garantia sobre o capital a empregar nos 118 kilometros que a linha em projecto atravessará a provincia de Madrid. A deputação negou-se a tomar este encargo por não o permitir o cofre provincial.

Pensa-se na construcção d'uma linha directa de Mondariz a Vigo, cujos estudos já foram feitos pela sociedade Iberia Concessionaria.

A memoria apresentada á ultima assembleia geral da Companhia Madrid-Caceres-Portugal, respeitante ao anno findo, accusa os seguintes productos de exploração:

	1903	1902
Receitas.....	4.902.567,04	4.675.434,86
Despesas.....	3.233.640,12	3.063.246,72
Liquido.....	1.668.926,92	1.612.188,14

ou seja a mais em 1903, 56.737,78.

	1903	1902
Receitas.....	3.150.936,53	3.074.176,08
Despesas.....	2.064.854,98	1.982.147,54
Liquido.....	1.086.081,55	1.092.028,54

ou a menos em 1903, 5.946,99.

Os representantes das duas companhias reunidas e da sociedade que as explora requereram ao ministerio das Obras Publicas se reconhecesse esta ultima como exploradora d'aquella rede pelo tempo da duracão das concessões com todos os direitos e deveres das companhias concessionarias.

O governo, entendendo que não pôde considerar com direitos sobre as linhas outra entidade que não seja aquella á qual a concessão foi feita, negou o deferimento do pedido.

## Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administracão e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assemblea geral dos accionistas de 20 de junho de 1904.

(Continuado do n.º 398)

### § 3.º Mercadorias em pequena velocidade

Os mappas annexos n.ºs 30 e 31 mostram os dados usuaes sobre o trafego de pequena velocidade.

Os augmentos annuaes desde 1894 encontram-se em seguida:

Annos	Tonelagem — Numero de toneladas	Producto liquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894.....	588:785	1.371:460\$511	-5-
1895.....	640:637	1.479:440\$369	107:979\$858
1896.....	721:419	1.550:256\$233	70:815\$864
1897.....	787:836	1.703:268\$299	153.012\$066
1898.....	820:935	1.808:189\$919	104:921\$620
1899.....	949:948	1.938:845\$012	130:655\$093
1900.....	1.085:812	2.141:515\$871	202:700\$859
1901.....	1.157:438	2.303:997\$040	162:451\$169
1902.....	1.223:471	2.338:069\$888	34:072\$848
1903.....	1.353:712	2.535:306\$588	197:236\$700

O augmento em 1903 é devido em grande parte ao transporte de toros para minas, expedidos para Inglaterra, que se acham comprehendidos no artigo «Materiaes de construcção» e que produziu 121:436\$108 réis. Deve-se ter em conta, é certo, que esta tarifa em vigor até 15 de outubro de 1903 para este genero de transporte obrigava a importantes reembolsos. Na pequena velocidade a totalidade dos reembolsos foi em 1903 superior á de 1902 de 24:882\$274 réis.

Houve tambem em 1903 importantes augmentos de receitas nos seguintes artigos: carvão e lenha, 17:540\$904 réis; comestiveis, 7:669\$721 réis; couros, 7:363\$790 réis; legumes, 23:246\$142 réis; objectos manufacturados, 23:246\$142 réis; diversos, 32:871\$642 réis. Em contraposição, devido á má colheita, ha a notar as importantes diminuções nos cereaes e farinhas, 66:109\$599 réis, e nos vinhos e seus derivados, 18:214\$851 réis.

O percurso médio da tonelada subiu de 142,2 kilometros em 1902 a 144,1 em 1903 e o producto médio por tonelada e kilometro (deduzidos os reembolsos) desceu de 14,76 réis a 14,57 réis.

No que respeita á utilização de vagon, o numero médio de kilometros percorridos por dia e por vagon que em 1902 fôra de 54,9 kilometros, elevou-se em 1903 a 59,4, mas a relação entre o percurso do material vasio e o percurso total subiu de 12,2 por cento a 15,9; o augmento dos percursos do material vasio foi devido principalmente á devolução dos vagon empregados nos transportes de pedra para a construcção da ponte do Tejo e de carris para a linha do Norte.

O numero de viagens com carga, effectuadas em média por vagon durante o anno, passou de 153 em 1902 a 146 em 1903.

Por ultimo, a carga média por vagon carregado que em 1902 tinha sido de 5,205 toneladas não teve mudança sensivel sendo de 5,125 em 1903.

### § 4.º—Trafego internacional

No quadro annexo n.º 33 encontram-se resumidos os productos do trafego com Hespanha pelas duas fronteiras de Valencia de Alcantara e de Badajoz.

Tanto por uma como por outra o trafego de passageiros e mercadorias em grande velocidade apresenta em 1903 uma ligeira diminução em relação a 1902, ainda assim bem compensada pelo augmento do producto da pequena velocidade.

A receita total de passageiros e mercadorias, attingiu pela fronteira de Badajoz, 195:907\$390 réis ou sejam mais 24:359\$200 réis que em 1902, e pela fronteira de Valencia de Alcantara 127:861\$400 réis ou sejam mais 9:155\$300 réis que em 1902.

Quanto ao trafego de mercadorias franco-hispano-portuguez, tambem houve ligeiro augmento em 1903, continuando a representar apenas para a nossa Companhia uma pequena receita de 9:085\$561 réis.



**Remodelação geral das tarifas.**—Começou a vigorar em 15 de outubro de 1903 um novo regimen de tarifas de mercadorias. Esta remodelação, precedida de um aturado estudo que durou approximadamente dois annos, teve por objecto essencial, não o de procurar nalguma modificação geral dos nossos preços de transporte um augmento de receita, tentativa sempre aleatoria, mas a de substituir algumas antigas tarifas de epochas differentes, bastante complicadas, por um systema de tarificação estabelecido com methodo e de applicação facil tanto ao alcance do publico como do nosso pessoal, e que fazendo desaparecer algumas anomalias e applicando correções a certos pontos, mantivesse sensivelmente o mesmo preço médio dos transportes para o publico.

Nas suas linhas geraes, consistiu esta remodelação na elaboração de uma nova classificação detalhada das mercadorias e de uma successão de tabellas baseadas nos modelos dos «barèmes» do systema belga aos quaes se referem as differentes tarifas, cada mercadoria de per si, figurando apenas, em regra, numa unica tarifa especial, á excepção todavia de algumas tarifas visando percursos especiaes.

### 3.º—Observações sobre os differentes serviços

#### § 1.º—Exploração

A regularidade dos comboios, a evolução rapida dos vagon de mercadorias, a utilização tão completa quanto possivel de todo o material em geral, etc., continua a ser o objectivo constante do nosso pessoal.

Devemos registrar que, devido a uma série de medidas tomadas neste sentido, os horarios do ultimo serviço de verão foram cumpridos no seu conjunto com uma notavel precisão como ainda não se tinha conseguido.

O augmento das receitas é a prova que os nossos serviços mereceram a aprovação do publico.

A despesa geral do serviço de exploração propriamente dita, foi superior á de 1902 apenas em 21:816\$552 réis, resultado bastante satisfatorio em comparação com o augmento do trafego. Esta despesa representa 31,9 por cento do total das despesas de exploração.

#### § 2.º—Via e Obras

Continuámos em 1903 o trabalho progressivo do reforço das linhas durante a sua conservação.

O mappa seguinte indica as quantidades de ballastro e de travessas empregadas em 1902 e 1903.

Designação	Unidades	1902	1903
Ballastro de areia.....	M. cub.	10.431	3.357
Ballastro de pedra britada.....	"	36.416	38.894
Travessas de pinho creosotadas	Numero	155.297	160.015
Travessas de carvalho.....	"	2.633	2.133
Travessas de eucalyptos.....	"	13.552	1.328

A despesa total de serviço de via e obras em 1903 excedeu a de 1902 em 12:632\$066 réis. Como no anno anterior acham-se incluídos nesta despesa 60:000\$000 réis applicados á substituição dos carris de 30 kilogrammas pelos de 40 kilogrammas na linha do Norte.

A despesa com este trabalho é representada por 22,4 por cento na totalidade das despesas de exploração.

#### § 3.º—Material e Tracção

No documento annexo n.º 35 encontra-se, como nos annos anteriores, diversos mapps relativos ao funcionamento do serviço do Material e Tracção.

A despesa total d'este serviço em 1903 foi superior á de 1902 em 40:415\$572 réis. Referida ao kilometro-trem, passou ella de 148,9 réis em 1902 a 149,2 réis em 1903 ou sejam mais 0,3 réis.

Este augmento de despesa incide na maior parte sobre a conservação do material circulante, á qual se applicaram 24:735\$904 réis a mais em 1903, o que representa 2,33 réis por kilometro-trem. O restante da despesa referida a kilometro-trem accusa uma diminuição em 1903.

O augmento de 24:735\$904 réis com a despesa de conservação é repartido como segue:

	1902	1903	Diferença em 1903
Conservação das machi-			
nas.....	124:104\$189	127:016\$190	+ 2:919\$001
Conservação dos tenders	14:884\$383	14:753\$292	— 132\$091
Conservação e reparação			
da ferramenta das ma-			
chinas, tenders e va-			
gons de soccorro.....	1:153\$756	1:577\$036	+ 423\$280
Conservação das carrua-			
gens.....	64:073\$006	80:381\$197	+ 16:308\$191
Conservação dos vagon			
e fourgons.....	32:290\$667	36:943\$982	+ 4:653\$315
Conservação das rodas			
de carruagens e vagon	5:439\$879	6:010\$087	+ 570\$208
Total.....	241:945\$880	266:681\$784	+ 24:735\$904

Vê-se que o augmento foi mais sensível nas carruagens. Muitas d'ellas chegaram a epocha em que era necessaria a substituição das guarnições, além de que o acabamento de varios melhoramentos na officina de Alcantara permittiu em 1903 o refrescar as pinturas de um grande numero de vehiculos.

Pelo que respeita aos vagon, inaugurámos em 1903 um novo systema de inspecções periodicas, as quaes, porque permittem uma conservação mais methodica, darão como resultado no fim de um certo tempo, o fazê-la mais economica e efficaz.

Continuou-se a fazer pela conta de conservação bastantes melhoramentos no material circulante, taes como, a substituição de eixos antigos por outros mais resistentes (o que permite elevar de 10 a 12 toneladas a carga maxima dos vagon), a substituição dos antigos moentes de bronze ordinario, por outros guarnecidos de metal branco tanto nos vagon como nas carruagens, o emprego de caixas de lubrificação de typo mais aperfeiçoado, etc.

O preço médio da tonelada de carvão nos depositos que em 1902 foi de 4\$981 réis baixou em 1903 a 4\$716 réis.

Importa notar que o consumo de carvão por kilometro teve um ligeiro augmento em 1903, passando de 10.982 kilogrammas a 11.746, mas o consumo por unidade de carga rebocada baixou de 79,2 grammas em 1902 a 78,9 em 1903, attendendo a que a carga média dos comboios, que em 1902 foi de 154'690, subiu em 1903 a 165,840. Este resultado é devido a uma constante fiscalização feita por diversos serviços com o fim de obter que os comboios de mercadorias circulem com uma carga o mais proximo possivel do limite autorizado.

Finalmente a despesa de lubrificação por kilometro-locomotiva, que já nos annos anteriores baixara numa proporção tão consideravel, diminuiu ainda, tendo sido apenas de 1,4410 réis contra 1,6215 em 1902 e 5,2880 em 1897.

#### Effectivo de material circulante.

1.º *Locomotivas.*—O numero de locomotivas em serviço, que em 1902 era de 135, subiu a 138 em 1903, havendo portanto um augmento de tres machinas: as machinas 68, 69 e 70 fornecidas pela Companhia de Fives-Lille.

Apesar do augmento d'este effectivo o percurso médio annual effectuado por locomotiva subiu ainda de 42.321 kilometros em 1902 a 43.903 em 1903.

2.º *Carruagens e vagon.*—Continuámos em 1903 a construção de vagon, tanto na officina em Alcantara como nas officinas geraes, tendo sido entregues durante o anno á exploração 178 vagon novos.

Foram demolidos 19 vehiculos por motivo de accidentes ou pelo seu mau estado: d'aqui resulta que o effectivo dos vehiculos augmentou em 1903 de 159 unidades.

Referido ao effectivo total em 31 de dezembro de 1903, o percurso médio annual dos vagon que em 1902 foi de 24.957 subiu em 1903 a 23.694.

(Continúa).

## Notas varias

**Nova machina**—Na linha Gottingen-Kreienzen, da Alemanha foi experimentada uma locomotora a vapor que percorreu 127 kilometros por hora.

Os constructores foram Henschel & Sohn, em Cassel. Tem 27 metros de comprimento com o seu tender. E' revestida de chapa de forma que mais parece um vagon grande.

Tomaram-se todas as precauções para ser diminuida a resistencia do ar.

E' de 3 cylindros actuando o 1.º no eixo motor e os dois outros que lhe são exteriores no segundo.

Ha freios de mão e de ar comprimido para os eixos da machina e do tender.

A superficie de aquecimento méde 257 metros quadrad.

O tender leva 20<sup>m3</sup> de agua. Pésa a machina 1.580 t. e o tender 1.140.

Quer-se demonstrar que o systema de vapor permittre velocidades tão grandes como o systema electrico.

**Ponte notavel**—O engenheiro Sejourné, professor da escola de Pontes e Estradas de Paris está construindo no Luxemburgo um arco de ponte de alvenaria com o vão de 84<sup>m</sup>,65 para ligar a estação á cidade. E' a maior abertura que até hoje se tem realizado empregando este material.

A sua largura é de 16 metros.

E' formada por duas abobadas ligadas por um taboleiro de cimento armado.

D'esta maneira se reduziram as despesas de construe-



ção das alvenarias e dos simples. Tirados os simples, o assentamento não passou de 6 milímetros.

**A escrita á machina.** — Por decreto de 28 de maio do ministerio de *Gracia y Justicia*, em Hespanha, foi permittido que os processos judiciaes sejam escritos á machina.

Deve deixar-se uma margem em branco com a largura de uma terça parte.

Na 1.<sup>a</sup> pagina estará o titulo e mais 22 linhas, nas seguintes 30 linhas abaixo do sello qualquer que seja o typo da letra da machina.

Cada linha terá o maximo de 43 letras.

Acabam os processos indecifráveis.

**O movimento de Berlim.** — No anno de 1903 as linhas urbanas de Berlim transportaram 581 milhões de passageiros, ou mais de milhão e meio por dia.

Aos tremvias competiram 397 milhões e tres quartos, ao metropolitano 97 milhões e meio, aos *omnibus* 85 milhões e tres quartos.

Os *omnibus* são 783, as carruagens de tremvia 3.100.

Houve tambem em serviço 8.071 carruagens de praça e 92 vehiculos de outra especie.

Deram-se 3.690 desastres que causaram a morte de 70 pessoas, e ferimentos graves em 600.

**Ponte no Zambeze.** — Começou a construcção dos pilares da formidavel ponte neste rio para a passagem da via ferrea do Cabo ao Cairo.

Haverá tres pilares um em cada margem e outro numa pequena ilha ao meio.

Terá, portanto, a ponte apenas dois tramos o maior dos quaes mede 4.000 pés de comprimento.

A ponte é lançada numa grande altura sobre o rio. Diz-se que será uma das mais altas do mundo.

O taboleiro estará a 150 metros do nivel do rio.

Para a construcção lançou-se uma ponte pensil entre as duas margens presa a duas torres de aço.

**Supressão de passagens de nivel.** — O departamento francez do Senna vae levantar um emprestimo de 200 milhões de francos do qual se desviará uma parte para a construcção de passagens inferiores nos locais onde ha actualmente passagens de nivel e onde é grande o movimento de peões e de carros.

O desastre de Roissy sobresaltou a opinião publica e suggeriu esta medida util mas dispendiosa.

Um das passagens a supprimir são as de Villemomble, e de Rosny na linha de Este a de Altforville na de P. L. M.

Seria bom que a camara de Lisboa fizesse outro tanto na passagem de nivel de Entre Campos.

**Machina universal** — Foi installada no conservatorio de artes e officios, em Paris, uma enorme machina destinada a experiencias de resistencia de materiaes.

Permite esforços de 300 toneladas.

Teve uma inauguração solenne.

Mede 39 metros de comprimento e pesa 120 toneladas.

Pode experimentar-se nella a resistencia dos grossos cabos metallicos empregados nas minas e nas pontes pensis, as correntes dos navios, os tramos e vigas das pontes, etc.

## Terrasse «Royal»

São todos concordes em que Lisboa tem uma grande falta de attracções, durante as noites de verão.

Quando todas as cidades, ainda as de somenos importancia, até as da Argelia encravadas no deserto, teem, nas noites calmosas, distracções publicas, musicas nas praças, nos cafés, nos jardins, que animam a vida durante essas horas em que o publico precisa espaiar e respirar ar livre, Lisboa tem apenas a sua Avenida, deserta, quasi, onde uma musica se não faz ouvir, onde a illuminação é pobre e por isso a concorrência escassa.

Felizmente que se abriu um estabelecimento onde se tem luz, ar e musica, e nos offerece umas horas de modesta distracção neste tempo aborrecido.

A Terrasse «Royal» situada a grande altura, sobre o elevador de Santa Justa offerece a maior commodidade por estar no coração da cidade, facilmente accessivel,

pelo ascensor ou pelo largo do Carmo, e dá-nos umas horas de frescura pela elevação a que se encontra, de distracção agradável com a sua musica e bailados, podendo-se tomar ali qualquer refresco sem que os preços sejam superiores ao de qualquer outro estabelecimento.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

#### Venda de papel e de cartão inutilizados

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 3 do proximo mez de agosto, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada para a compra, até 20.000 kilogrammas, de papel branco e de côr e de cartão inutilizados.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12.500 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 % da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e o lote de papel acima referido poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste, onde se acha tambem patente o programma d'este concurso, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.—Porto, 18 de julho de 1904.

#### Venda de sucata

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 do proximo mez de agosto á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada para a compra conjuncta dos tres lotes de sucata seguintes:

Lote n.º 1—Chapa de ferro até.....	15.000 kg.
Lote n.º 2—Ferro farjado até.....	10.000 kg.
Lote n.º 3—Material miudo de via até.....	15.000 kg.

Total..... 40.000 kg.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito de 11.500 réis ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e a referida sucata poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, encontra-se patente o programma d'este concurso em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.—Porto, 22 de julho de 1904.

Direcção do Sul e Sueste

#### Ampliação da estação de Casa Branca

Faz-se publico que no dia 6 de agosto de 1904, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção de via e obras, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a empreitada de ampliação da estação de Casa Branca.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 55.500 réis.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 2.<sup>a</sup> secção de via e obras, em Evora.—Evora, 11 de julho 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. Carros 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.

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

**HAMBURGO** **Walter Muths & Sautler.** — 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, Successeurs. — 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; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

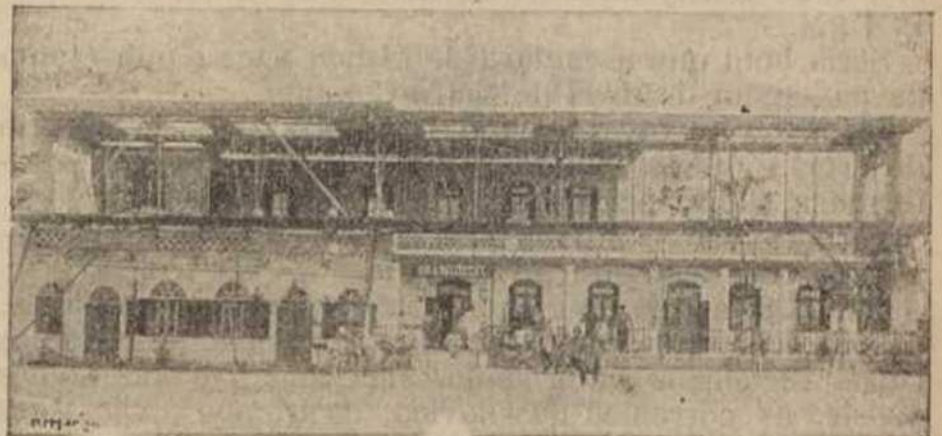
**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid.** — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

**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

Excelente mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.



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

## COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-0 m.	5-15 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	5-50 m.	6-5 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	6-35 m.	6-50 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.	7-20 m.	7-35 m.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	8-50 m.	9-5 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-34 m.	10-48 m.	9-35 m.	9-50 m.
10-20 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	10-20 m.	10-35 m.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 t.	11-5 m.	11-20 m.
11-50 m.	12-5 t.	12-47 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-5 t.
12-35 t.	12-50 t.	1-34 t.	1-48 t.	12-35 t.	12-50 t.
1-20 t.	1-35 t.	2-17 t.	2-33 t.	1-20 t.	1-35 t.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 t.	2-5 t.	2-20 t.
2-50 t.	3-5 t.	3-47 t.	4-3 t.	2-50 t.	3-5 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 t.	3-35 t.	3-50 t.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 t.	4-20 t.	4-35 t.
5-5 t.	5-20 t.	6-2 t.	6-18 t.	5-5 t.	5-20 t.
5-50 t.	6-5 t.	6-47 t.	7-3 t.	5-50 t.	6-5 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 t.	6-35 t.	6-50 t.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 t.	8-33 t.	7-20 t.	7-35 t.
8-5 n.	8-20 n.	9-2 n.	9-18 n.	8-5 n.	8-20 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	8-50 n.	9-5 n.
9-35 n.	9-50 n.	10-31 n.	10-48 n.	9-35 n.	9-50 n.

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-40 m.	6-6 m.	6-33 m.	5-25 m.	5-40 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	8-5 m.	8-34 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.	12-38 t.	11-25 m.	11-54 m.
12-55 t.	1-24 t.	1-36 t.	2-8 t.	12-55 t.	1-24 t.
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.	2-25 t.	2-54 t.
8-25 n.	8-54 n.	9-6 n.	9-38 n.	8-25 n.	8-54 n.
9-55 n.	10-24 n.	10-36 n.	11-8 n.	9-55 n.	10-24 n.
11-25 n.	11-54 n.	12-6 n.	12-38 n.	11-25 n.	11-54 n.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-10 m.	6-47 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.	6-15 m.	7-20 m.
7-0 m.	7-36 m.	7-8 m.	8-8 m.	7-0 m.	7-36 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-46 m.	8-45 m.	7-40 m.	8-17 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	8-55 m.	7-45 m.	8-50 m.
8-30 m.	9-26 m.	8-51 m.	9-31 m.	8-30 m.	9-26 m.
9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	9-10 m.	9-47 m.
9-45 m.	10-20 m.	9-53 m.	10-32 m.	9-45 m.	10-20 m.
10-20 m.	10-56 m.	10-8 m.	11-8 m.	10-20 m.	10-56 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-34 m.	10-40 m.	11-17 m.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	10-45 m.	11-50 m.
11-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-3 t.	11-10 t.	12-47 t.
11-15 t.	1-20 t.	1-24 t.	1-32 t.	11-15 t.	1-20 t.
11-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	11-40 t.	2-17 t.
11-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-2 t.	11-45 t.	2-50 t.
12-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	12-10 t.	3-47 t.
12-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-32 t.	12-15 t.	4-20 t.
12-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	12-40 t.	5-17 t.
12-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-2 t.	12-45 t.	5-50 t.
1-10 t.	6-26 t.	5-38 t.	6-38 t.	1-10 t.	6-26 t.
1-15 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.	1-15 t.	6-47 t.
1-40 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-32 t.	1-40 t.	7-20 t.
1-45 t.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 n.	1-45 t.	7-56 t.
2-10 t.	8-17 n.	7-48 t.	8-54 n.	2-10 t.	8-17 n.
2-15 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-2 n.	2-15 t.	8-50 n.
2-40 t.	9-47 n.	9-18 n.	10-24 n.	2-40 t.	9-47 n.
2-45 t.	10-20 n.	9-53 n.	10-32 n.	2-45 t.	10-20 n.
3-10 t.	11-17 n.	10-48 n.	11-34 n.	3-10 t.	11-17 n.
3-15 t.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	3-15 t.	11-50 n.
3-40 t.	12-47 n.	12-18 n.	1-3 n.	3-40 t.	12-47 n.
3-45 t.	1-20 n.	12-55 n.	1-32 n.	3-45 t.	1-20 n.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.	9-50 m.	10-21 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	11-50 m.	12-21 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	1-50 t.	2-21 t.
4-50 t.	5-21 t.	5-33 t.	6-40 t.	4-50 t.	5-21 t.
9-50 n.	10-21 n.	11-33 n.	12-15 n.	9-50 n.	10-21 n.

Lisboa-Rocio		Cacem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-32 m.	11-35 m.	12-15 n.	9-50 m.	10-32 m.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-59 m.	6-25 m.	7-29 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-25 m.	8-30 m.
8-35 m.	9-43 m.	7-49 m.	8-48 m.	8-35 m.	9-43 m.
9-45 m.	10-15 m.	8-40 m.	9-16 m.	9-45 m.	10-15 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	10-50 m.	11-54 m.
11-35 m.	12-15 t.	10-41 m.	11-16 m.	11-35 m.	12-15 t.
12-30 t.	1-54 t.	11-4 t.	12-3 t.	12-30 t.	1-54 t.
1-35 t.	2-45 t.	12-40 t.	1-15 t.	1-35 t.	2-45 t.
2-35 t.	3-38 t.	1-4 t.	2-3 t.	2-35 t.	3-38 t.
3-25 t.	4-25 t.	2-40 t.	3-15 t.	3-25 t.	4-25 t.
4-35 t.	5-15 t.	2-56 t.	3-55 t.	4-35 t.	5-15 t.
5-15 t.	6-10 t.	4-4 t.	5-3 t.	5-15 t.	6-10 t.
6-15 t.	6-55 t.	4-40 t.	5-39 t.	6-15 t.	6-55 t.
6-22 t.	7-26 t.	5-30 t.	6-5 t.	6-22 t.	7-26 t.
7-35 t.	8-38 n.	6-18 n.	7-17 t.	7-35 t.	8-38 n.
8-50 n.	9-54 n.	7-40 n.	8-39 n.	8-50 n.	9-54 n.
10-50 n.	11-53 n.	8-4 n.	10-3 n.	10-50 n.	11-53 n.
12-20 n.	1-24 n.	10-45 n.	11-45 n.	12-20 n.	1-24 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-42 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	7-42 m.	8-26 m.
8-25 m.	9-9 m.	10-40 m.	11-24 m.	8-25 m.	9-9 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-38 m.	12-22 t.	9-42 m.	10-26 m.
10-33 m.	11-17 m.	12-38 t.	1-23 t.	10-33 m.	11-17 m.
12-42 t.	1-26 t.	2-38 t.	3-23 t.	12-42 t.	1-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	3-45 t.	4-28 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-32 t.	6-15 t.	3-42 t.	4-26 t.
4-42 t.	5-26 t.	6-38 t.	7-22 t.	4-42 t.	5-26 t.
5-42 t.	6-26 n.	7-38 n.	8-22 n.	5-42 t.	6-26 n.
6-42 t.	7-26 n.	8-38 n.	9-22 n.	6-42 t.	7-26 n.
7-42 t.	8-26 n.	9-38 n.	10-22 n.	7-42 t.	8-26 n.
8-42 n.	9-26 n.	10-34 n.	11-38 n.	8-42 n.	9-26 n.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-10 m.	5-35 m.	6-33 m.
11-42 m.	12-40 t.	1-24 t.	2-22 t.	11-42 m.	12-40 t.
cp 4-30 t.	6-4 t.	6-26 t.	7-24 t.	cp 4-30 t.	6-4 t.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-45 t.	7-14 t.	5-25 m.	cp 6-35 m.	5-45 t.	7-14 t.
cp 6-0 t.	7-32 t.	6-48 m.	8-18 m.	cp 6-0 t.	7-32 t.
10-42 n.	12-6 n.	7-50 t.	9-24 n.	10-42 n.	12-6 n.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	8-24 m.	6-35 m.	cp 9-8 m.	6-15 m.	8-24 m.
4-28 t.	6-53 t.	9-24 m.	10-24 m.	4-28 t.	6-53 t.
12-28 n.	3-38 m.	9-55 m.	12-10 t.	12-28 n.	3-38 m.
—	—	8-50 n.	11-21 n.	—	—

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-20 t.	5-14 t.	6-10 m.	7-47 m.	3-20 t.	5-14 t.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
a 9-5 m.	e 1-16 t.	k 7-20 m.	a 12-5 n.	a 9-5 m.	e 1-16 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
r 7-0 m.	7-45 t.	4-35 m.	p 6-18 t.	r 7-0 m.	7-45 t.
p 9-20 m.	12-34 n.	11-0 m.	r 11-55 n.	p 9-20 m.	12-34 n.
a 5-25 t.	11-50 n.	4-57 t.	5-0 m.	a 5-25 t.	11-50 n.
7-5 t.	11-34 m.	4-4 t.	10-40 n.	7-5 t.	11-34 m.
9-30 n.	7-20 m.	8-0 n.	5-20 m.	9-30 n.	7-20 m.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-55 m.	6-39 m.	7-6 m.	9-49 m.	3-55 m.	6-39 m.
10-15 m.	12-58 t.	6-51 t.	9-33 n.	10-15 m.	12-58 t.
4-44 t.	7-45 t.	—	—	4-44 t.	7-45 t.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
d 3-10 m.	5-21 m.	10-8 m.	11-57 m.	d 3-10 m.	5-21 m.
7-30 m.	9-17 m.	4-27 t.	6-33 t.	7-30 m.	9-17 m.
2-10 t.	3-56 t.	12-31 n.	2-16 n.	2-10 t.	3-56 t.
7-50 t.	9-39 n.	—	—	7-50 t.	9-39 n.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-4 m.	8-11 m.	5-41 m.	6-44 m.	7-4 m.	8-11 m.
9-50 m.	10-59 m.	8-26 m.	9-33 m.	9-50 m.	10-59 m.
1-30 t.	2-38 t.	12-0 t.	1-9 t.	1-30 t.	2-38 t.
4-40 t.	5-43 t.	3-16 t.	4-19 t.	4-40 t.	5-43 t.
7-38 t.	8-43 n.	5-52 t.	6-54 t.	7-38 t.	8-43 n.
11-40 n.	12-45 n.	9-29 n.	10-34 n.	11-40 n.	12-45 n.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	5-59 m.	7-36 m.	6-0 m.	7-46 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	9-30 m.	10-41 m.
1-25 t.	2-40 t.	11-0 m.	12-36 t.	1-25 t.	2-40 t.
6-20 t.	7-33 t.	12-30 t.	3-40 t.	6-20 t.	7-33 t.
—	—	10-0 n.	11-40 n.	—	—

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
p 9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	4-7 t.	p 9-20 m.	8-43 n.
11-5 m.	6-30 t.	6-40 t.	5-0 m.	11-5 m.	6-30 t.
7-5 t.	6-27 m.	—	—	7-5 t.	6-27 m.
9-30 n.	—	—	—	9-30 n.	—

Lisboa		V. Al
--------	--	-------





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 15 de Agosto sahirá o paquete **Danube** para

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

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

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<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



**Anvers** e Havre, vapor francez **St. Mathieu**. Sahirá a 7 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos**, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 10 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Gadiz**, Cartagena, Valencia, Bombaim e Macau, vapor hespanhol **Isla de Panay**. Sahirá a 3 ou 4 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Amazone**. Sahirá a 8 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Taquary**. Sahirá a 6 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **City of Cambridge**. Sahirá a 2 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool**, vapor hespanhol **Alicante**. Sahirá a 13 ou 14 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor inglez **Morigen**. Sahirá a 1 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor inglez **Lisbon**. Espera-se a 2 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Benguella**. Sahirá a 7 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, R. de El-Rei, 85, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Teneriffe e Las Palmas, vapor inglez **Ardeola**. Sahirá a 7 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, e Manaus (via Madeira) vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 2 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 3 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, Maranhão, Ceará e Parahyba, vapor allemão **Mendoza**. Sahirá a 13 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



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



**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 7 ou 8 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 17 ou 18 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Southampton**, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 1 de agosto. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orissa**. Espera-se a 10 de agosto. 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 **Danube**. Sahirá a 15 de agosto. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Espera-se a 10 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>