

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

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

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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, Povoa e Administração do Minho e Douro, para transporte de cal.

SUMMÁRIO

	Páginas
AS LOCOMOTIVAS PARA VIA REDUZIDA NOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO, por J. Fernando de Sousa	241
CARRIS DE FERRO DO PORTO	243
PARTE OFICIAL — Portaria de 22 de Julho do Ministerio das Obras Públicas	244
TARIFAS DE TRANSPORTE	244
ILLUMINAÇÃO ELECTRICA	244
NOTAS DE VIAGEM — XXVII — O lago e o canal subterrâneo — Nara e os 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 Acelionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	248 e 249
VAGONS-LEITOS	250
PUBLICAÇOES RECEBIDAS	250
LINHAS PORTUGUEZAS — Quelime — Distinção merecida — Locomotivas do Minho e Douro — Linha de Ponte de Sôr — Linha do Sado — Conferência ferroviária — Expresso Porto-Medina — Vias férreas em estradas — Redução de preços	250
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha	251
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração	251
NOTAS VARIAS	252
TERRAS ROYAL	253
ARREMATAÇOES	253
AGENDA DO VIAJANTE	254
HORARIO DOS COMBOIOS	255
VAPORES A SAIR 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 constituída por linhas de 1^m, em grande parte destinadas a serem construídas por conta do Estado.

Com efeito, iniciou este a construção da linha da Regoa a Chaves e do Pocinho a Miranda. Em futuro próximo construirá o primeiro troço da linha do valle do Tamega, Livração a Cavez.

Logo que haja recursos disponíveis, deverá ser também construída 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 benéfica lei de 1 de julho de 1903, devida à rasgada iniciativa do actual ministro das obras públicas, autorizou com efeito a construção d'essas linhas por conta do Estado. Segundo o critério adoptado na elaboração

dos respectivos projectos, procura-se nestes reduzir quanto possível o custo da construção, sobre tudo pelo emprego de curvas de pequeno raio, que assegurem ao traçado a conveniente flexibilidade em região tão acidentada. 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 às rampas vae-se até 25 milímetros, podendo-se, em casos excepcionais, empregar rampas de 30 milímetros.

Imprime-se assim às novas linhas o carácter de modestos complementos das linhas principaes. Condições técnicas mais desafogadas elevariam de tal modo o seu custo que o fariam addiar por muito tempo. Utilíssimas e indispensáveis até, nenhuma d'essas linhas pôde ser considerada de grande tráfego, e por isso à modéstia da função deve corresponder judiciosa parcimónia no capital immobilizado.

Ocioso é relembrar 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 destituída de interesse a breve notícia dos tipos adoptados para as novas linhas. Começarei pelo estudo das locomotivas, deixando para outro artigo as carruagens e vagões.

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

O limite prático de 40 quilometros para a velocidade efectiva das locomotivas admissível com diâmetros de rodas motoras não inferiores a 1 metro, permite atingir velocidades commerciales superiores a 25 k. nos comboios semi-directos e a 20 k. nos omnibus. Assim, entre a Regoa e Chaves por exemplo, supondo a distância média de 6 k. entre estações e a paragem média de 3 minutos, acrescentando 15 minutos para tomas de água, à velocidade comercial de 22 k. corresponde a velocidade média de 29 k., atingível com a máxima, de 40 k. As mesmas velocidades, média e máxima permitem atingir a velocidade comercial de 26 k. em comboios semi-directos.

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

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

A carga máxima por eixo das locomotivas é função da robustez da via. O carril adoptado, com perto de 25 k. de peso por metro, permite atingir sem receio o limite de 10 toneladas por eixo, limite assás largo para permitir 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^m,50 á qual correspondeu no interior dos veículos 2^m,30 pelo menos, suficiente para dar por logar 0^m,45 na 2.^a classe e 0^m,60 na 1.^a, contando com 0^m,50 de passagem entre as bancadas transversaes.

Nas linhas da companhia Nacional a largura do material vai até 2^m,74 entre estribos. A adopção do limite, necessário e suficiente, de 2^m,50 garante pois a livre circulação do novo material nas linhas existentes. E como no tipo de via foi adoptada para a plataforma a largura de 3^m,80, ficam 0^m,65 livres entre a aresta da banqueta e o material circulante.

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

Velocidade maxima	40 kilometros
Carga maxima por eixo.....	10 toneladas
Largura maxima.....	2 ^m ,50

Para a altura o limite de 4,^m28, deduzido do material das linhas da companhia Nacional, é mais que suficiente.

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

Um unico tipo de locomotivas parece suficiente para uma boa e económica exploração das novas linhas, tanto mais que o aumento da velocidade commercial de certos comboios se obtém suprimindo as paragens pouco importantes.

Para determinar o maximo esforço que rasoavelmente deve ser exigido das locomovivas 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 frances.

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

$$R = 3 + 0,47 V.$$

Em rampas de 24 rr.illimetres 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.

Supondo 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, alias 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 rígido de 2^m,10 a 2^m,25, pôdem ser empregados em rigor em linhas de curvas apertadas, especialmente os do segundo typo, cujo eixo radial de bissel facilita a inscripção nas curvas sem grande fadiga da via.

Não será destituída de interesse a indicacão das dimensões caracteristicas de uma machina d'esse typo recomendada pela acreditada fabrica A. Borsig:

Cilindros 325 × 500^{m/m}.

Diametro das rodas 1^m.

Pressão 12^{kg}.

Superficie de aquecimento 50^{m²}.

Superficie de grelha 0^{m²},80.

Embasamento rígido 2^m,25.

Embasamento total 4^m,30.

Capacidade dos tanques 3^{m³},500.

Capacidade do pailo do carvão 1.000^{kg}.

Peso em marcha 31^t.

Esforço de tracção 3.900^{kg}.

Carga rebocada na rampa maxima 80^t.

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

O peso adherente é de cerca de 25^t.

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 aumentar 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 sistema 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:

Cilindros 310/490 × 530^{m/m}.

Diametro das rodas 1^m.

Pressão 12^{kg}.

Superficie de aquecimento 70^{m²}.

Superficie de grelha 1^{m²},35.

Embasamento rígido 1^m,6.

Embasamento total 5^m,2.

Agua 4^{m³},700.

Carvão 1.250^{kg}.

Peso em serviço 42^t.

Esforço de tracção 6.000^{kg}.

Num typo similar da casa Borsig o peso em serviço é de 40^t, o esforço de tracção de 5.000^{kg} e o embasamento rígido de 1^m,50.

Nas machinas Mallet os dois eixos trazeiros em que actuam os cylindros de alta pressão constituem a parte verdadeiramente rígida 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 sobrejo esse inconveniente.

*
Foram essas as considerações que determinaram a preferencia dada ao tipo 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 experientia dirá se aquelle tipo, 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 francesas, inglesas, allemãs e belgas deixou-se-lhes a liberdade de proporem os seus typos, fixando-se apenas o peso maximo por eixo de 10^t, a velocidade maxima de 40^k, a largura maxima de 2^m.50.

As fabricas deviam apresentar um desenho do conjunto, uma descripção minuciosa da machina, uma memoria com o calculo justificativo da carga que pôde rebocar em rampa de 25^{mm} com curvas de 60^m á velocidade de 15^k, e a lista dos apparelhos 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 diferença 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 proprio o ensejo para a acquisitione. Com effeito, á parte os preços demasiado altos das fabricas francesas e inglesas, 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 prazo, entendeu sempre essa companhia, e com ella alguns causídicos 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.^a, 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 danos; 2.^a, que á camara não é lícito impôr directamente á companhia, sem acordo prévio, quaesquer onus ou obrigações, além dos que constam dos contractos; 3.^a, que não é lícito 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 acordo establece que o resgate do material da companhia possa ser feito pela camara ao fim de 50 annos, ou quando a companhia não cumpra 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 prazo de cinco annos.

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

A camara, numa sessão um pouco tumultuosa, resolveu aprovar as bases do contracto provisório 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 Fenerheer fez o exigido deposito que foi efectuado no dia 21.

Está, pois, a camara do Porto entre dois obices: de um lado o contracto provisório com a companhia Carris (cujas bases já foram aprovadas 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 haverá concurso, unica solução que a situação offerecia, embora, até certo ponto e por mais que demos sempre a preferencia aocurso publico para casos tão importantes como este e por mais que sejamos inimigos de monopólios, 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 pôde 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 populoso 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 prazo de concessão a muito menos de 99 annos, e a declaração de que as tarifas poderão ser reduzidas em qualquer época, por acordo entre a companhia e a camara, ou as zonas remodeladas de forma a poder o transporte em determinados percursos ser mais barato.

Com respeito a prazo 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 tribunais competentes uma questão que nos asfigura 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 feitos, como é costume nosso.

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

PARTÉ 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 lanço da 1.^a secção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, de Castigos 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, aprovar o referido projecto da variante.

Paço, em 22 de julho de 1904. — Conde de Paçô-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 tráfego que se permute entre as rês 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 rês, via Setil, e para a qual foram estabelecidos preços muito reduzidos.

P. n.^o 12 das Companhias Real, Beira Alta, Povoa 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 Murtede, 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 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 dissemos, no dia 19 a commissão de tarifas, aprovando 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, Caceres e Portugal e Oeste de Hespanha, para transporte de animaes por vagons completos.

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

nha 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 à Povoa, 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 Povoa, 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 vagons completos, entre as estações das duas rês.

Illuminação 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 Commercio 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 forma, ficaria como solução de continuidade entre o centro da cidade e a praça de D. Fernando.

Equal sistema de illuminação vae ser adoptado nas avenidas Fontes e Ressano Garcia e praças do Duque de Saldanha e Mousinho de Albuquerque.

Com quanto vejamos sempre com prazer o melhoramento da illuminação 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 agradavel 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 lavandeiras 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 Príncipe Real, algumas ainda com a velha illuminação a gaz, por bico de leque, sendo muito mais conveniente que ahi fosse installada a illuminación 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 Notícias* 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 comunicam 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 illuminação, 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 Careel.

NOTAS DE VIAGEM

XXVII

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

Já me referi ao grande lago de Biwa, e é essa uma das excursões obrigatorias de quem vai à 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'aquelle enor-missima extensão. É 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 ahí 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 salgado.

A parte uns templos notaveis pela sua vetustez, nada mais ha que ver senão uma pequena parte da enor-midade do lago.

Depois, uma excursão original se nos oferece: o ca-nal de Otsu, que passando sob os campos e povoações liga o lago de Biwa 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 il-lumina o barco no interior, e um facho de petroleo, na proa, serve de signal para evitar os encontros com ou-tros 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 à largura, um em cada sentido. Os barcos especiaes, de 3 yens preferem aos de carreira em que só 5 centimos se paga, passan-do-lhes adiante.

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

Ha aqui que fazer uma diversão, de 26 milhas, dei-xando o caminho direito que temos trazido, e nos leva-ria a Osaka, para tomar para a esquerda, indo a Nara onde convém ver as curiosidades especiaes que esta ci-dade nos offerece.

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

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

E' uma estatua de bronze de 47 metros d'altura e pro-porções gigantescas.

Dá-nos tambem a ver o caminho para Nara uma ve-getação 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 pro-duz, 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 campes, parece um gigantesco taboleiro de man-gericões do nosso mercado de flores em tempo de ve-rão.

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 com-binar 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 in-dustriaes europeos.

As chaminés das grandes fabricas erguem-se para o fir-mamento numa quantidade pasmosa, pennachadas com a sua fumarada negra que se condensa em espessas nu-vens 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 ocupadas por armazens de venda e exportação de manufacturas de todos os generos, sente-se palpitar a vida intensamente in-dustrial d'aquelle povo, trabalhando com afan no em-pactamento 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 di-reccões, 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 japo-nez senão a origem, por não serem usados naquelle paiz.

Moveis enormes que não caberiam nas acanhadas di-mensões 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 usa-ram, tudo se fabrica e exporta em quantidade enorme para o estrangeiro, ao mesmo tempo que, para o paiz, se fabri-cam todos os artigos de uso, machinas para outras in-dustrias, se preparam matérias 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 elegan-tes 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 co-bertos d'esta laca, com figuras douradas, e o hotel Sa-kamoto, onde me acommodei 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 espectaculo mais original e mais perto não deixa de fazer sorrir os viajantes, quatro portuguezes entre os quaes se combinara aquelle singular alojamento: Na varanda, as creadas faziam as suas ablucções em tra-jos muito pouco diferentes dos de Eva.

Como mostrar o corpo é cousa indiferente no paiz, elles 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, to-mámos 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 europeos não oferecem commodo para aquella posição meio horizontal, 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 lavagém 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 vér 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 vér, 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 naquelle 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 eletricas.

Se isso nos impediu de, japonizados nos fatos do paiz, percorrer a cidade, deu-nos meio de vér como, rapidamente, por meio de taipas, 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 forma a poder ser tomado com os dois invariaveis pausinhos que facilmente qualquer aprende a manejar.

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

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

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 alumiarmos. O travesseiro é que, pela minha parte, teve que ser substituido por cousta mais europea. Nada, que o travesseiro japonez, constando de um toro de madeira em forma 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 japonez.

Linha de circumvallação do Porto

Não tem o minimo fundamento a noticia dada por alguns jornaes de que o sr. ministro das obras publicas mandara 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.^a 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.^{ma} camara da dignissima presidencia de v. ex.^a

«Juntamos igualmente dois projectos para approvação, nos mesmos termos, do prolongamento d'aquelle 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.^a 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 circunstancias 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.^{ma} camara, a bem dos interesses dos moradores dos populoso bairros de Buenos Ayres, Estrella, Campo d'Ourique e Camposide, 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 efectuada construcção da linha dos ascensores mechanicos 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'aquelle 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 aprovou 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 rasão 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 quaequer 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 contrato 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 sistema, 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 contrato com a companhia Carris não dá ao municipio a faculdade de impôr a construção 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 construção 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 cummunicação 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 1.231:158.3230 compreendendo 82.007.3850 da via fluvial. O augmento em relação a 1902 foi de 82.211.5841 réis. Em 1899 esse rendimento attingiu apenas 864.518.9841, tendo pois havido um augmento de 366.639.5249 ou em média 91.659.5812 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 482.933.5989 a 696.514.5435. O rendimento liquido do trafego subiu de 381.584.3992 a 534.643.5795.

Apesar dos melhoramentos introduzidos nos serviços, alargamento de quadros e modificações de vencimentos o coefficiente d'exploração manteve-se quasi sem alteração 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 1:820.5039 a 2.376.5753. Nos primeiros cinco mezes de 1904 as receitas brutas (incluindo impostos) do Sul e Sueste sofreram uma

diminuição de 23.819.5236 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 agrícolas, sendo para esperar que a abertura de novos troços junto ao progresso agrícola do Alemtejo, façam continuar o movimento ascensional de aquellas linhas de tão auspicioso futuro.

Embarque e desembarque de passageiros do Brazil

Deferindo um pedido de varios comerciantes da praça de Lisboa, patrocinado pela Associação Commercial, foi superiormente autorizado 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 Hérsent 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 construída no terrapleno em frente da Alfandega, como convém, e não no Caes do Sodré.

MEMOTELEFONIO

Acaba de se inventar na Alemanha um pequeno apparelho, a que daremos o nome acima, destinado a facilitar as communicações telephonicas, e que, pelos exemplares que mandámos vir para nosso uso e para os nossos assignantes, vemos que é um bom auxiliar, prestando excellente serviço.

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 quais estamos em mais vulgares relações, e do lado contrario o numero que a cada um corresponde.

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

E' pratico e rapido.

O preço do apparelho é insignificante especialmente para os nossos assignantes: apenas 500 réis o de 10 direcções; 1.500 réis o de 20; 1.550 réis o de 30.

Ha tambem apparelhos para 40 e 50 direcções, mas só por encommenda os mandaremos vir.

Para o publico custam aquelles 600, 1.520 e 1.580 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 falecido conselheiro Carrilho, o sr. Victorino Vaz Junior.

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

«No seu logar (falando do falecido) propomos ao vosso sufragio o nosso honroso collega Victorino Vaz, vice-presidente da comissão 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, à colaboração unida e fiel dos accionistas e dos obrigacionistas. Entre os nossos collegas do conselho, de origem diferente da nossa tem-se produzido, por vezes, alguma divergência; entre os eleitos pelos obrigacionistas e os pelos accionistas, nunca. Convinha romper com esta política que não é, pôde-se dizer, senão a materialização da lógica das coisas, e lançar a companhia no desconhecido de novas experiências?

Pensámos, pelo contrario, que a lógica, que o dever, nos mandavam perseverar nesta política, que tem atraç de si dez annos de provas vitoriosas e, em lugar de ir procurar fôra o candidato a propôr, chamámos o primeiro eleito pelos accionistas, administrador da companhia ha doze annos e desde muitos imediato 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 aceitar a investidura dos obrigacionistas, afirmando assim, por seu turno, e a indissoluvel união de obrigacionistas e accionistas, e a continuaçao d'uma política 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 collaboração e de provas garantem-nos, enfim, que não é nas mãos d'este herdeiro natural do nosso chorado Carrilho que pericletará uma successão aceita 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 distinto compatriota.

Para a vaga que, por este facto, ficou aberta na comissão, 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.

PARTÉ FINANÇEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Tabacos de Portugal
Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada
CAPITAL RÉIS 9.000:000\$000

Por ordem do ex.^{mo} 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.^o

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.^o e 32.^o 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.^o dos estatutos.

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

O impresso para essa procuraçao, aprovada 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.^o 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 considerável 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 contrato provisório o qual fica pendente da discussão e aprovação nas camaras e de que só se sabem as linhas geraes que foram comunicadas á imprensa.

Por elas 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 aumento de renda bitulado pelo que offerecia a companhia dos Fosforos e já indicámos aqui ha um mez.

Como se vê as condições são diferentes, o que nos força a fazer a comparação dos resultados para o tesouro nas duas hypotheses: proposta da companhia dos Fosforos e contracto provisório 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 hyphothese, o tesouro receberia 21 annos a 4.500 contos ou 94.500 contos.

Vemos, pois, que o contracto feito dá ao tesouro um aumento 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 sugere, e tantas que teem ocupado já milhares de columnas da imprensa, nestes quinze dias, salta já aos olhos que a proposta Fosforos era só para a hyphothese de 19 annos, enquanto que a dos Tabacos é por 60, e se aquella fosse por tão largo prazo, já se vê que a progressão no aumento da renda continuaria a subir, enquanto que no contracto fica estacionaria desde o 21.^o 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 decade d'ahi em diante. Devemos pois considerar o contracto renovado só e unicamente até 1926 e por isso limitámos a nossa comparação áquelle prazo, por isso que não cremos que haja governo que em 1924 deixe de usar d'esse direito, que assegura ao tesouro um certo e consideravel aumento de receitas.

Nesse periodo comparável, 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 líquidas de 70% nos primeiros 6 annos, 75% nos 5 seguintes e 80% nos 10 últimos; diremos assim porque, repetimos, não aceitamos que sem remodelação estas bases vigorem além de 1926.

A companhia toma firme um empréstimo de 300 milhões de francos (63.000 contos de réis) ao cambio de hoje, (franco, 210) destinado á conversão das actuaes obrigações de 4½% em titulos de 4%, o qual, se o parlamento quiser, poderá elevar-se a mais 50 milhões (10.300 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 offertas.

Das razões 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 notícia d'este facto determinou uma consideravel subida das acções dos Tabacos, sem que causasse abalo ao papel dos Fosforos, que ainda tem subido ficando também, 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 5/8	45 9/16	Desconto no Banco
" cheque ..	45 1/4	45 1/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	625	626	No mercado.....
" cheque.....	629	633	Cambio do Brazil. 12
Berlim 90 d/v....	254	255	Premio da libra... 5780
" cheque....	258	260	e
Francfort 90 d/v .	254 1/2	255 1/2	\$800
" cheque.	258 1/2	260 1/2	
Madrid cheque...	750	760	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

JULHO

BOLSAS	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	—
Lisboa : 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	37,95	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções 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. 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	—	—	—
» » Nacional	—	—	—	—	—	—	—	67.800	68.000	—	—	68.100	68.800	—
» Atravez d'Africa..	89.900	—	—	—	—	—	—	—	87.500	—	87.000	—	—	—
Paris : 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	—	—	—
Londres : 3 % portuguez	61,75	62	62,37	62,25	62,50	62,62	62,62	62,62	62,50	62	62,25	62,37	—	—
Amsterdam : 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			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1904	1903	1904	1903
COMPANHIA REAL	de 8 a 28 Jul.	693	90.923.000	130.292	693	86.954.649	125.475	2.207.879.000	2.176.058.358	31.820.642	—
Antiga rede e nova não garantida	9 15 a 28 Jul.	—	89.778.000	129.549	—	86.954.649	125.475	2.297.657.000	2.263.013.007	31.643.993	—
Nova rede garantida	2 8 Jul. 9 15 a 28 Jul.	380	13.886.000	36.542	380	12.433.351	32.719	319.135.000	315.669.642	3.465.358	—
Vendas Novas	9 15 a 28 Jul.	70	1.877.000	26.814	—	—	—	35.324.000	—	—	—
Sul e Sueste	—	528	—	—	518	—	—	—	—	—	—
Minho e Douro	11 20 Mai 21 31 a 28 Jun.	358	33.772.747	94.337	358	31.428.261	87.788	458.777.599	472.246.994	—	13.469.39
»	21 31 a 28 Jun.	40.968.815	114.438	—	—	49.670.858	138.745	499.746.414	521.917.852	—	32.171.438
Beira Alta	—	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	—
Guimaraes	—	34	—	—	34	—	—	—	—	—	—
Porto à P. e Famalicão	13 31 Mai 18 23 Jun.	64	12.148.955	189.827	64	10.995.262	171.800	48.820.746	47.798.602	1.022.144	—
»	18 23 Jun.	2.056.374	Ps.	562.3656 Ps.	2.037.701	Ps.	557 Ps.	49.999.387 Ps.	49.344.594 Ps.	654.793 Ps.	—
Norte de Hespanha	24 30 a 25 1 Jul.	1.902.062	520	—	1.839.495	503	51.901.449	51.183.090	718.359	—	—
»	25 1 Jul.	2.200.638	601	—	2.178.285	595	54.102.087	53.361.376	740.711	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante	2 8 a 9 15 Jul.	3650	1.716.436	470.3650	1.721.751	471	52.145.748	51.411.708	734.04		

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 acrescentar 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 Charaberry, 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.

Suprimiu 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 efectivamente a publicação de uma revista neste genero, tratando, a sério e imparcialmente, das questões financeiras e economicas, tornava-se d'uma necessidade inadiável, 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 económica e de finanças que interessam a Portugal».

São uns fins honestos que ficam bem num programma e acreditaram 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 prazo possível, depois de apresentar ás cortes o respectivo projecto de lei, os trabalhos necessários para ser levado á prática esse emprehendimento.

Segundo se diz o intuito do sr. ministro da marinha é começar a construção pelo troço que medeia entre Netumbe 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. Gorjão.

Pelo Estado é que este caminho de ferro deve ser construído, 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 registar-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 portuguesa se construa, porque ella não será uma corrente da linha ingleza, mas, bem pelo contrario, um auxiliar que a completará na sua utilidade commercial.

Distinção merecida.—Foi agraciado com a comenda de S. Tiago o nosso querido amigo e distinto 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 Alemanha 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, compreendido 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 difficult 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 época 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 África 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 Johannesburg, o sr. Hedley Salmon, o secretario sr. J. Vellozo; caminho de ferro da África 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, oferece aos congressistas um banquete no restaurante do caminho de ferro.

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

A reunião tem lugar 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 ferradas 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 públicas 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 próxima reunião.

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Abriu no dia 19 a linda de Riotinto a Zalamea (Huelva). Esta linha une 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 operários d'aquela mina que residindo nas povoações vizinhas podem ir e vir do trabalho pelo comboio.

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

Foi aprovado na câmara alta o projecto de lei de caminhos de ferro secundários, que são o complemento necessário da rede geral e o meio de desenvolver o tráfego e aumentar a produção.

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

Serão propostas por uma comissão técnica as linhas que se vão de compreender nesse grupo, sem exceder 5.000 quilómetros, nem 30.000 pesetas por quilómetro de construção. A adjudicação será por concurso ao que ofereça melhores condições.

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

O outro projecto que se discute, e que se aprovará em breve, é de caminhos de ferro vicinais, para fixar as condições em que o Estado ha de auxiliar a sua construção pelas deputações e cidades municipais.

E' indiscutivelmente um projecto de utilidade pública, 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 comunicação em Hespanha adquirirão grande impulso e o operariado tem trabalho assegurado durante muitos anos.

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 disso dos 75 quilómetros 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 única via entre Medina e Venta de Baños.

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

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

A memoria apresentada à ultima assemblea geral da Companhia Madrid-Caceres-Portugal, respeitante ao anno findo, accusa os seguintes produtos de exploração:

Linhas de M-C-P :	1903	1902
Receitas.....	4.902.567,04	4.675.434,86
Despesas	3.233.640,12	3.063.246,72
Líquido.....	1.668.926,92	1.612.188,14
ou seja a mais em 1903, 56.737,78.		
Linha de Plasencia-Astorga :		
Receitas	3.150.936,53	3.074.176,08
Despesas	2.064.854,98	1.982.147,54
Líquido.....	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 Públicas se reconhecesse esta ultima como exploradora d'aquela rede pelo tempo da duração das concessões com todos os direitos e deveres das companhias concessionárias.

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

Companhia Real

Relatório do Conselho de Administração 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.º 30 e 31 mostram os dados usuais sobre o tráfego de pequena velocidade.

Os aumentos annuais desde 1894 encontram-se em seguida:

Ano	Tonelagem Número de toneladas	Produto líquido de impostos e de reembolsos	Augmento sobre o anno precedente
1894.....	588.785	1.371.460,511	-
1895.....	640.637	1.479.440,569	107.979,585
1896.....	721.419	1.550.256,5233	70.815,5864
1897.....	787.836	1.703.268,5299	153.012,5066
1898.....	820.935	1.808.189,5919	104.921,5620
1899.....	949.948	1.938.845,5012	130.655,5093
1900.....	1.085.812	2.141.515,5871	202.700,5859
1901.....	1.157.438	2.303.997,5040	162.451,5169
1902.....	1.223.471	2.338.069,5888	34.072,5848
1903.....	1.353.712	2.535.306,5588	197.236,5700

O aumento em 1903 é devido em grande parte ao transporte de tóros para minas, expedidos para Inglaterra, que se acham comprendidos no artigo «Materiais de construção» e que produziu 121.136,5408 réis. Deve-se ter em conta, é certo, que esta tarifa em vigor até 15 de outubro de 1903 para este género de transporte obrigava a importantes reembolsos. Na pequena velocidade a totalidade dos reembolsos foi em 1903 superior à de 1902 de 24.882,5274 réis.

Houve também em 1903 importantes aumentos de receitas nos seguintes artigos: carvão e lenha, 17.540,5904 réis; comestíveis, 7.669,5721 réis; couros, 7.363,5790 réis; legumes, 23.246,5142 réis; objectos manufacturados, 23.246,5142 réis; diversos, 32.871,5642 réis. Em contraposição, devido à má colheita, ha a notar as importantes diminuições nos cereais e farinhas, 66.109,5599 réis, e nos vinhos e seus derivados, 18.214,5851 réis.

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

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

O numero de viagens com carga, efectuadas 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 sensível sendo de 5,125 em 1903.

§ 4.º—Tráfego internacional

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

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

A receita total de passageiros e mercadorias, atingiu pela fronteira de Badajoz, 193.907,5390 réis ou sejam mais 24.359,5200 réis que em 1902, e pela fronteira de Valencia de Alcantara 127.861,5100 réis ou sejam mais 9.155,5300 réis que em 1902.

Quanto ao tráfego de mercadorias franco-hispano-portugues, também houve ligeiro aumento em 1903, continuando a representar apenas para a nossa Companhia uma pequena receita de 9.085,5561 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 aumento de receita, tentativa sempre aleatoria, mas a de substituir algumas antigas tarifas de epochas diferentes, bastante complicadas, por um sistema 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 correccões 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 «barêmes» do sistema belga aos quaes se referem as diferentes tarifas, cada mercadoria de per si, figurando apenas, em regra, numa unica tarifa especial, á excepção todavia de algumas tarifas visando percursos especiaes.

3.—Observações sobre os diferentes serviços

§ 1.—Exploração

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

Devemos registar 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 aumento das receitas é a prova que os nossos serviços mereceram a approvação 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 aumento do trafego. Esta despesa representa 31,9 por cento do total das despesas de exploração.

§ 2.—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	153.297	160.015
Travessas de carvalho.....	"	2.633	2.433
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 incluidos nesta despesa 60.000\$000 réis aplicados 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.—Material e Tracção

No documento annexo n.º 35 encontra-se, como nos annos anteriores, diversos mappas 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 aumento 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 aumento de 24.735\$904 réis com a despesa de conservação é repartido como segue:

	1902	1903	Diferença em 1903
Conservação das machinas.....	124.104\$189	127.016\$190	+ 2.912\$001
Conservação dos tenders.....	14.884\$383	14.753\$292	- 132\$091
Conservação e reparação da ferramenta das machinas, tenders e vagons de socorro.....	1.153\$756	1.577\$036	+ 423\$280
Conservação das carroagens.....	64.073\$006	80.381\$197	+ 16.308\$191
Conservação dos vagons e fourgons.....	32.290\$667	36.943\$982	+ 4.653\$315
Conservação das rodas de carroagens e vagons.....	5.439\$879	6.010\$087	+ 570\$208
Total.....	241.945\$880	266.681\$784	+ 24.735\$904

Vê-se que o aumento foi mais sensivel nas carroagens. Muitas d'ellas chegaram a época em que era necessaria a substituição das guarnições, além de que o acabamento de varios melhoramentos na officina de Alcantara permitiu em 1903 o refrescar as pinturas de um grande numero de vehiculos.

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

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

O prego médio da tonelada de carvão nos depositos que em 1902 foi de 4.3981 réis baixou em 1903 a 4.3716 réis.

Importa notar que o consumo de carvão por kilometro teve um ligeiro aumento 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 media 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 considerável, 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 133, subiu a 138 em 1903, havendo portanto um aumento de tres machinas: as machinas 68, 69 e 70 fornecidas pela Companhia de Fives-Lille.

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

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

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

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

(Continua).

Notas varias

Nova machina — Na linha Gottingen-Kreiensen, 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 mede 257 metros quadrados.

O tender leva 20^{m³} de agua. Pesa a machina 1.580 t. e o tender 1.140.

Quer-se demonstrar que o systema de vapor permite 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^m,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 construc-

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.^a pagina estará o titulo e mais 22 linhas, nas seguintes 30 linhas abaixo do selo qualquer que seja o tipo da letra da machina.

Cada linha terá o maximo de 43 letras.

Acabam os processos indecifraveis.

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 quais 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 nível do rio.

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

Supressão de passagens de nível. — 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 locaes onde ha actualmente passagens de nível 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.

Umas das passagens a suprimir são as de Villemomble, e de Rosny na linha de Este a de Alfortville na de P. L. M.

Seria bom que a camara de Lisboa fizesse outro tanto na passagem de nível 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.

Permitte esforços de 300 toneladas.

Teve uma inauguração solemne.

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 atracções, 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 espalhacer e respirar ar livre, Lisboa tem apenas a sua Avenida, deserta, quasi, onde uma musica se não faz ouvir, onde a iluminação é pobre e por isso a concorrencia 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 agradavel 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 mês de agosto, à 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 cár 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 efectuado 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 adjudicacão; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicacão.

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 mês de agosto à 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 conjunta 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 miúdo 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 41.500 réis ou quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado 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 adjudicacão; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicacão.

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, encontrando-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.^a secção de via e obras, perante o respectivo chefe, terá lugar 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.^a 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros 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 inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

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

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

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

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

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

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italle. — De 1.st ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. 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.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; 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.st ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

GRANDE HOTEL

— PEKING —



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

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

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

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-42 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.
8-25 m.	9-9 m.	10-40 m.	11-24 m.
9-42 m.	10-26 m.	11-38 m.	12-22 t.
10-33 m.	11-17 m.	12-38 t.	1-23 t.
12-42 t.	1-26 t.	2-38 t.	3-23 t.
1-12 t.	2-26 t.	3-45 t.	4-28 t.
2-42 t.	3-26 t.	4-27 t.	5-11 t.
3-42 t.	4-26 t.	5-32 t.	6-15 t.
4-42 t.	7-26 t.	7-38 t.	8-22 n.
5-42 t.	8-26 t.	9-38 n.	10-23 n.
6-42 n.	10-26 n.	10-54 n.	11-38 n.

Lisboa-Rocio Povoal Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-35 m.	6-33 m.	7-12 m.	8-10 m.
6-42 m.	12-40 t.	1-24 t.	2-22 t.
7-42 t.	6-26 t.	7-24 t.	—
8-41 t.	6-4 t.	—	—

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-45 t.	7-14 t.	5-25 m.	cp 6-35 m.
cp 6-01.	12-6 n.	7-30 t.	9-22 n.
10-42 n.	12-6 n.	—	—

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

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

Setil Entroncamento Setil

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-20 t.	5-14 t.	6-10 m.	7-17 m.
—	—	—	—

Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio

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

Lisboa Porto Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
r 7-0 m.	7-45 t.	p 6-18 t.	—
p 9-20 m.	12-31 n.	4-35 m.	4-7 t.
11-5 m.	41-0 m.	r 11-55 n.	—
a 2-25 t.	11-50 n.	5-57 t.	5-0 m.
7-5 t.	11-34 m.	a 4-4 t.	10-40 n.
9-30 n.	7-20 m.	8-0 n.	5-20 m.

Aveiro Porto Aveiro

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-35 m.	6-39 m.	7-6 m.	9-49 m.
10-45 m.	12-58 t.	6-51 t.	9-33 n.
4-44 t.	7-45 t.	—	—

Ovar Porto Ovar

Partida	Chegada	Partida	Chegada
d 3-10 m.	q 5-21 m.	10-8 m.	11-57 m.
7-30 m.	9-17 m.	4-27 t.	6-33 t.
2-10 t.	3-56 t.	12-31 n.	2-46 n.
7-50 t.	9-33 n.	—	—

Espinho Porto Espinho

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

Coimbra Figueira Coimbra

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	10-50 m.	7-36 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.
1-25 t.	3-10 t.	11-0 m.	12-35 t.
6-20 t.	7-33 t.	12-30 t.	3-10 t.
—	10-0 n.	11-40 n.	—

Lisboa Badajoz Lisboa

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



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 portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



Bordeos, vapor francez **Cordillère**. Sahirá a 10 de agosto.
Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gadiz, Cartagena, Valencia, Bombaim e Maua, vapor hespanhol **Isla de Panay**. Sahirá a 5 ou 6 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 5 de agosto.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



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



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



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



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



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



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



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso é mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orissa**. Espera-se a 10 de agosto.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 15 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



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