

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888
e 13 de Maio de 1900 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

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETÉY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impresso na
Typ. do Commercio
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

O NOSSO BRINDE

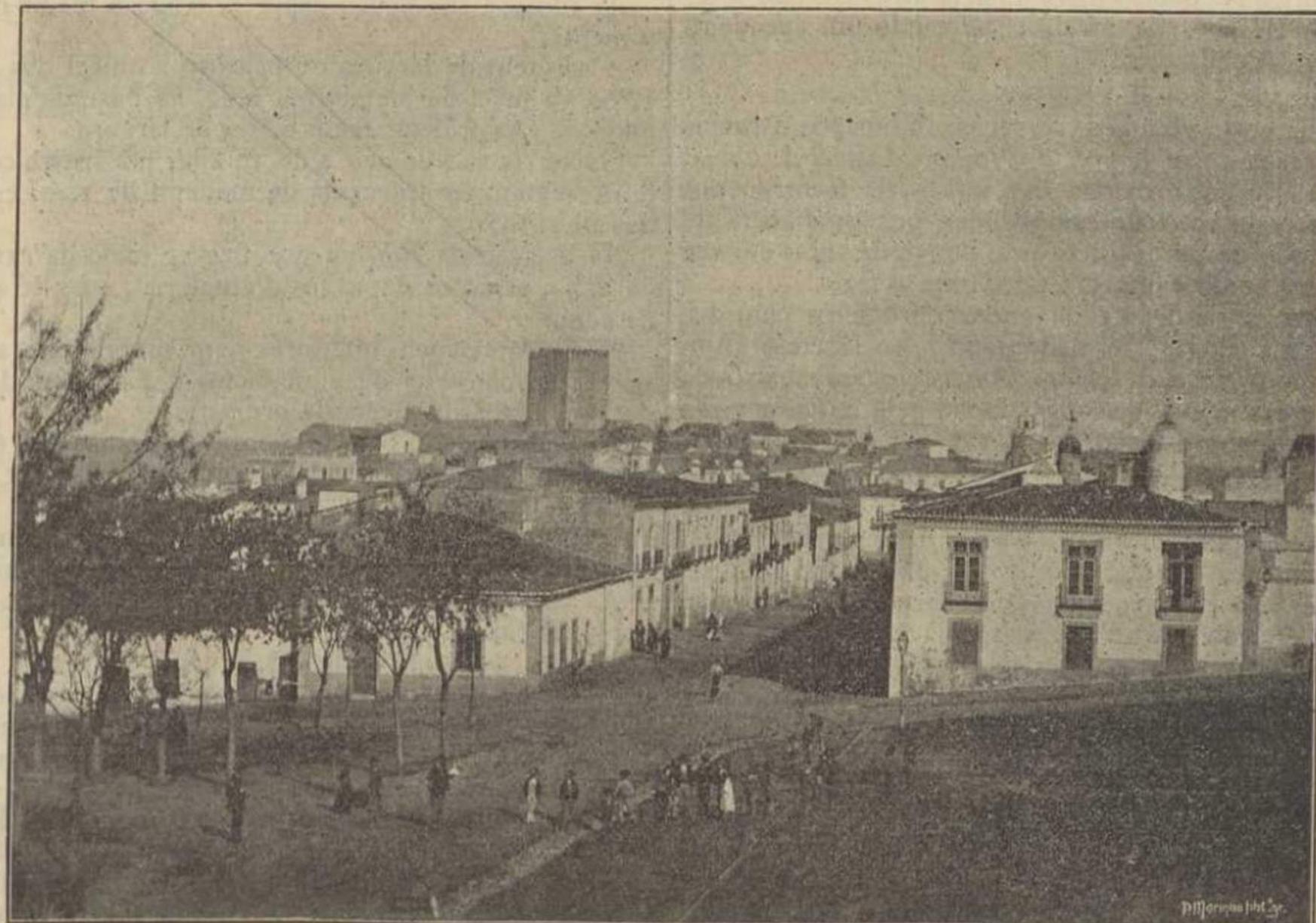
Vidé pagina 262.

SUMMARIO

CAMINHO DE FERRO DE CINTRA Á PRAIA DAS MAÇÃS, por O. S.....	257
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	259
PARTE OFFICIAL — Portarias de 20 e 23 de agosto do Ministerio das Obras Publicas.....	259
AS AGUAS DE MOURA (Illustrado).....	260
LE BOUCLIER.....	262

Paginas

O NOSSO BRINDE	262
A GRANDE FESTA DE LISBOA.....	263
OS PREDIOS NO ATERRO	263
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	264
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	264 e 265
LINHAS PORTUGUEZAS — Mormugão — Carris de ferro de Lisboa — Cintra á Praia das Maçãs — Estação da Leiria — Carris de ferro do Porto — Meri- dionaes — Porto à Povoa e Famalicão — Esclarecimentos oficiais — Lou- renço Marques	266
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Inglaterra — Áustria-Hun- gria — Itália — Russia — Ilemah — Estados Unidos — Suíça	266
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Rela- tório do conselho de administração (continuação)	268
AVISOS DE SERVIÇO	269
ARREMATAÇÕES	269
AGENDA DO VIAJANTE	270
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1900	271
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	272



Vista geral da villa de Moura

CAMINHO DE FERRO DE CINTRA Á PRAIA DAS MAÇÃS

REFERIMO-NOS no nosso numero anterior ás vanta-
gens económicas que pódem antevêr-se para a
região de Cintra, pela construcção da pequena
linha em projecto. Sem sermos phantasistas, podemos
confiar n'uma remuneração condigna para o capital em-
pregado, principalmente quando o trafego tiver o seu

regimen estabelecido e quando a população da capital,
em que ha uma manifesta tendencia para a expansão e
para a construcção de residencias fóra de Lisboa, trans-
formar aquelle ameno e aprazivel terreno nas faldas da
formosa serra de Cintra, decantada por lord Byron,
n'um arrabalde como o que se está constituindo no Es-
toril.

Digamos agora algumas palavras sobre a parte te-
cnica da linha.

E' de bitola reduzida, medindo 0,75 entre os rebor-
dos interiores dos carris. Nasce na estação de Cintra

da linha normal pertencente á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

Como as saídas e o percurso atravez d'aquelle terreno tão torturado não eram numerosas nem faceis, teve de optar-se por uma solução que representa uma reversão, pois que o binario de carris, á maneira do que se fez na linha de Guimarães, utilisa em parte o leito da linha de Cintra, passando sob o seu tunel e seguindo por elle até poder desenvolver o traçado.

Uma outra solução que havia, sahindo perpendicularmente á linha de Cintra pela rua da *Correnteza* e contraforte da *Villa Eduardo*, obrigava a grandes movimentos de terras e a expropriações penosas e caras.

A Companhia Real prestou-se de boamente a consentir a passagem da linha estreita em parte da sua fachada, até o kilometro 26,400 e permitiu as construções necessarias para a instalação dos serviços adhrentes.

Ao sahir para leito proprio, depois de seguir em alinhamento recto de 60,º0 com a cota absoluta de 193,20 cinge se a um contra-forte da *Serra do Lourel*, infléctindo-se primeiramente n'uma curva de 208,º41 de raio e 55º de tangentes.

Transposto o contra-forte, chega se á bacia da ribeira de *Collares* em que demora o logar de *S. Romão* e o de *Palhavã*, povoação que fica muito proxima do traçado. Dirige-se depois para *Lourel* atravessando a estrada de *Mafra*, de nível, e deixando um apeadeiro que serve aquella terra.

O valle ahi é muito ravinado.

A linha corta algumas corregas. Transpõe a ravina que se rasga entre *Lourel de Baixo* e *Lourel de Cima*, segue a ravina proxima, faz um lacete formado por dois arcos de 100º de raio ligados por uma recta de 25,8 tendo de perder cota pois houve de subir em vez de descer, como vinha fazendo, para o rio.

Desenvolve-se depois na encosta fronteira com dificuldades analogas, formando um novo lacete e attingindo a povoação de *Santo Amaro*, passa abaixo de *Cabriz* e estende-se ao longo do rio pela estrada velha onde deixa uma estação.

Como o rio é sinuoso, acontece que a linha chega a approximar-se da parte mais funda do valle, n'uma volta apertada que elle tem. Passa depois pela portella entre a planicie de *Cabriz* e o valle da *Madre de Deus*, dirige-se pela encosta até a povoação da *Ribeira* onde ha uma estação que serve esta terra, *S. Martinho, Fontenellas, Mourinho e Carras* e mette-se no valle de *Collares*, caminhando paralelamente á estrada distrital, que atravessa em passagem de nível.

Na *Quinta do Cosme* houve de se projectar a linha sobre a estrada, fazendo-se um desvio para esta.

Tambem depois se eliminou um lacete d'esta estrada.

A linha sobe para o *Vinagre de Cima* em direcção á ermida de *S. Sebastião*, ao pé da qual ficará a estação de *Collares*. D'ahi vae directamente para a *Praia das Maçãs*, encostando-se primeiramente á povoação de *Mucifal* onde haverá tambem uma estação, e approximando-se sempre da estrada municipal que atravessa depois, de nível, para terminar na *Praia*.

Apezar da latitude que ha nas linhas de via estreita, o traçado em planta não é tão convulsionado como poderia presumir-se.

Tem em alinhamentos rectos 10.051,º03
e em curvas 5.827,º76

que prefazem a extensão de 15,878,º79
e o que dá em recta 63,29 por cento do total.

As curvas são 65 e os alinhamentos rectos 61.

Os raios vão de 100º a 1.000º havendo 38 inferiores a 200 metros; 8 inferiores a 300º; 9 inferiores a 400º 5 inferiores a 600; 3 de 600; 1 de 900 e 1 de 1.000º.

As curvas são portanto mais suaves do que é permitido, pois se consentem raios de 80º e com boa razão, visto os progressos realisados na construcção do material circulante deixarem que as linhas de via estreita se democratizem, cingindo-se mais ao terreno com grande vantagem economica.

Em perfil a linha tem um aspecto agradavel e que não assusta a exploração.

Sahindo da cota de nível 193,º20 para chegar á de 22,º14 sem grande desenvolvimento e sem grandes terraplenagens conseguiu-se distribuir os declives e rampas d'um modo racional não ultrapassando os limites de inclinações consentido.

Tem em declive	10.703,º08.
em patamar	2.407,º29.
e em rampa	2.768,º42.

Os declives são 22, os patamares 15 e as rampas 7.

A inclinação dos declives atinge 0,00372 apenas n'um só com 328,º22; de 0,003 em 33 de 880,º69, -- 959,º67, -- 522,54, -- 393,59. Em todas as demais é inferior, sendo a média nas descidas 0,0188.

As rampas são pouco asperas, tendo a média 0,0107 sómente.

A via tem de largura no balastro ao nível dos carris 1,º90 ao nível da plataforma 2,60, na base da plataforma 3,00. As valletas teem 0,º60 de largura.

Os carris são de aço e de 15 kilg. por metro corrente. Assentam em travessas de madeira de 1,40, espacadas de 0,º95.

Na estação da *Ribeira* que fica ao meio da extensão da linha, estão os depositos do material, e faz-se a toma de agua.

Não ha passagens inferiores nem superiores e apenas se devem construir 34 aqueductos e 4 pontões de 2,º0 de vão, feitos de alvenaria ordinaria.

As estações são 6, contando as extremas em *Cintra* e *Praia das Maçãs*, e são, com estas, as de *Cabriz*, *Ribeira*, *Collares* e *Mucifal*.

Ha, além d'isso, um apeadeiro em *Lourel*, como dissemos. Serão ligadas por uma linha de telephonio.

As casas de guarda são como as adoptadas na Companhia Real.

Haverá carruagens de 1.º, 2.º e 3.º classe e mixtas de 1.º e 2.º com assentos transversaes e coxia longitudinal, e wagons de mercadorias fechados e abertos de bordas altas, tudo com eixos moveis para que melhor se circumscrevam nas curvas.

O projecto foi elaborado pelo sr. engenheiro Pinheiro Borges que o estudou com a sua reconhecida competencia technica e que advoga a sua construcção como propagandista caloroso e convicto das suas vantagens.

A' bem elaborada memoria, que apresentou ás estações superiores, fômos buscar as notas que deixamos escriptas, agradecendo aqui ao seu auctor a fineza de a ter facultado ao nosso exame como sollicitámos para conhecimento e agrado dos nossos leitores. (*)

O. S.

(*) No nosso artigo anterior, entre outras incorrecções, veio uma que temos de emendar, fazendo excepção ao que usámos praticar. Onde se lê «Mas estas despesas que intencionalmente faz o relatorio são meios artificios dialicticos», tinhamos escripto: «Mas estes despezos que intencionalmente faz o relatorio são meios artificios dialecticos».

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 20 de agosto de 1900.

Ha poucos dias publicou-se o relatorio governamental dos caminhos de ferro do Reino-Unido correspondente ao anno passado, do qual consta que o capital autorizado das nossas companhias ferro-viarias n'esse anno foi de £ 1.275 376.942 e o total subscripto e obtido por meio d'emprestimos e obrigações de £ 1.152.317.501.

O comprimento total de via aberta em 31 de dezembro era de 21.700 milhas e os passageiros transportados durante o anno, exclusivè os portadores de bilhetes especiaes e d'assignatura, alcançaram o total de 1.106.691.991 composto dos seguintes numeros: em primeira classe, 34.208.682; em segunda, 68.487.071; e em terceira, 1.003.996.238. Os portadores dos bilhetes d'assignatura, etc., accusaram um total de 1.537.765.

O trafego de mercadorias deu os totaes de 296.611.190 toneladas de mineraes e 117.011.835 de mercadorias geraes.

O numero de milhas percorridas pelos comboios foi de 396.241.265.

As receitas do trafego de passageiros importaram em £ 36.782.772 na proporção seguinte: primeira classe, £ 3.370.432; segunda classe, £ 2.809.079; terceira classe, £ 27.271.457; e bilhetes especiaes e d'assignatura, £ 3.331.804. Recebeu-se mais por conta d'excesso de bagagem, pacotes, vehiculos, cavallos, cães, etc., a somma de £ 5.896.764, e pelas malas do correio a de £ 1.054.863, fazendo para o trafego de passageiros e grande velocidade o total de £ 43.734.399. Do trafego de mercadorias as receitas totaes foram de £ 52.116.994, e dos alugueres, peagens, navegações, vapores, etc., obteve-se a somma de £ 5.815.672, sendo o total para o anno de toda a classe de trafego, etc., de £ 101.667.065.

As despesas d'exploração importaram em £ 60.090.687 sendo assim as receitas liquidas de £ 41.576.378 ou na proporção de 59 por cento por despesas.

O material de circulação no ultimo dia do anno consistiu em 20.461 locomotivas, 45.948 carruagens para o transporte de passageiros, 18.189 vehiculos para outros usos nos comboios de passageiros, 671.852 wagons para gado, mineraes ou mercadorias geraes, e 16.941 carros ou wagons para outros usos, fazendo um total de 752.930 vehiculos de toda a classe.

*
A decisão recente das companhias ferro-viarias d'insistir em cobrar pelo excesso de peso da bagagem de passageiros produziu já tanta irritação em toda a parte que, d'algum modo, as vantagens que se esperavam realizar serão nullas. Sem embargo, parece desarrazoado atacar os caminhos de ferro por buscarem novas fontes de receitas para resarcir algum tanto a carestia do carvão e o aumento das demais despesas d'exploração. Importancias em que estas causas affectam a prosperidade ainda das linhas principaes tem-se demonstrado claramente nas varias reuniões semestraes verificadas recentemente. Na da companhia London & North Western por exemplo, anunciou-se que a par d'um aumento considerável no seu trafego de passageiros, a conta de carvão excede em £ 63.094 a do semestre anterior, e d'ordenados accusa um aumento de £ 27.650 tornaram precisa uma reducção de dividendo. Em tais circumstancias a necessidade d'encontrar novos meios d'augmentar as receitas é clara; a unica questão é se buscal-o no excesso de peso da bagagem dos passageiros, que frequentemente é muito pouca coisa, vale toda a irritação e dificuldades que evidentemente origina.

*
A questão dos preços dos carvões torna-se cada vez mais séria não só para os caminhos de ferro, como tambem para toda a industria, e uma das coisas mais discutidas n'estes ultimos dias é se os preços d'este artigo já attingiram o seu maximo. Nos districtos mineiros ha grande diversidade d'opinião sobre este ponto. No condado de Durban, um dos centros carvoeiros mais importantes, diz se que não se vê indicio algum d'uma baixa imminente; pelo contrario, nota-se uma alta continua nos preços cotados, e crê-se em algumas partes que o carvão ainda será mais caro nos mezes proximos.

*
Ha já tres annos que se estão fazendo as grandes extensões ferro-viarias em Crewe, mas bem que se tenham empregado n'ellas uns mil homens trabalhando quasi continuamente dia e noite, a sua conclusão demorará provavelmente mais um anno ou anno e meio sem embargo, algumas das novas vias estarão em serviço no mez d'outubro. Até agora teem-se despendido nas novas obras quasi meio milhão de libras sterlinas.

W. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção geral do commercio e industria

Repartição do commercio

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei o requerimento em que a companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares pede auctorisação para proceder á emissão:

a) de noventa mil setecentas e sessenta e cinco obrigações, do capital nominal de 90.000 reis, 500 francos, 500 pesetas cada uma, do juro de 3 por cento ao anno, amortisaveis ao par em oitenta annos, por sorteios semestraes, ou por compra no mercado, consignando do pagamento do respectivo juro e amortisamento importancia da garantia do juro concedida pelas leis de 22 de julho de 1882 e de 29 de agosto de 1889;

b) de quarenta e uma mil duzentas e trinta e cinco obrigações de 2.º grau, do capital nominal de 90.000 reis, 500 francos, 500 pesetas cada uma, sem juro fixo, mas limitado a 3 por cento, e pagavel, assim como a amortisamento, pelo excedente das receitas liquidas da companhia, depois de satisfeitos os encargos das obrigações do 1.º grau, e nos termos das referidas leis de 22 de julho de 1882 e 29 de agosto de 1889;

Vista a disposição do artigo 19.º da carta de lei de 3 de abril de 1896;

Visto o disposto no artigo 22.º dos estatutos da companhia, aprovados por alvará de 4 de setembro de 1889;

Visto o contracto celebrado pelo ministerio da fazenda entre o governo e a companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares em 21 de maio de 1900;

Visto o parecer da procuradoria geral da corôa e fazenda:

Ha por bem o mesmo augusto senhor conceder a auctorisação pedida pela companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares para a emissão das noventa mil setecentas e sessenta e cinco obrigações de 1.º grau e das quarenta e uma mil duzentas e trinta e cinco obrigações do 2.º grau de que acima se trata, nos termos supra mencionados, com as seguintes condições:

1.º A importancia consignada ao pagamento do juro e amortisamento das obrigações de 1.º grau, é a da subvenção annual de 270.000.000 reis, maximo da garantia de juro concedida á companhia dos caminhos de ferro de Salamanca e á «companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares», pelas leis de 22 de julho de 1882 e de 29 de agosto de 1889, liquidada nos precisos termos d'essas leis;

2.º A auctorisação para serem emitidas as obrigações do 1.º grau, de que se trata, e para ser consignada ao pagamento do respectivo juro e amortisamento, a importancia da subvenção fixada nas leis de 22 de julho de 1882 e de 29 de agosto de 1889, nenhuma

ma responsabilidade impõe ao estado, em qualquer situação ou hypothese, além da do pagamento da importância d'essa subvenção que em cada anno fôr devida á companhia, correndo de conta d'esta todo o serviço das obrigações e quaisquer encargos provenientes d'esse serviço, incluindo diferenças de cambio, se as houver.

3.º Da auctorização para a emissão das obrigações do segundo grau nenhuma responsabilidade em qualquer situação ou hypothese, virá para o estado, não tomando este responsabilidade alguma quer por esses títulos quer por qualquer operação financeira da companhia;

4.º Tendo a criação das obrigações tanto de primeiro como de segundo grau, de que se trata, sido auctorizada anteriormente á promulgação da lei de 29 de julho de 1889, não fica a companhia obrigada a pagar o imposto de rendimento correspondente ao juro d'essas obrigações, pelo qual aliás serão responsáveis nos termos da lei, os portadores das obrigações;

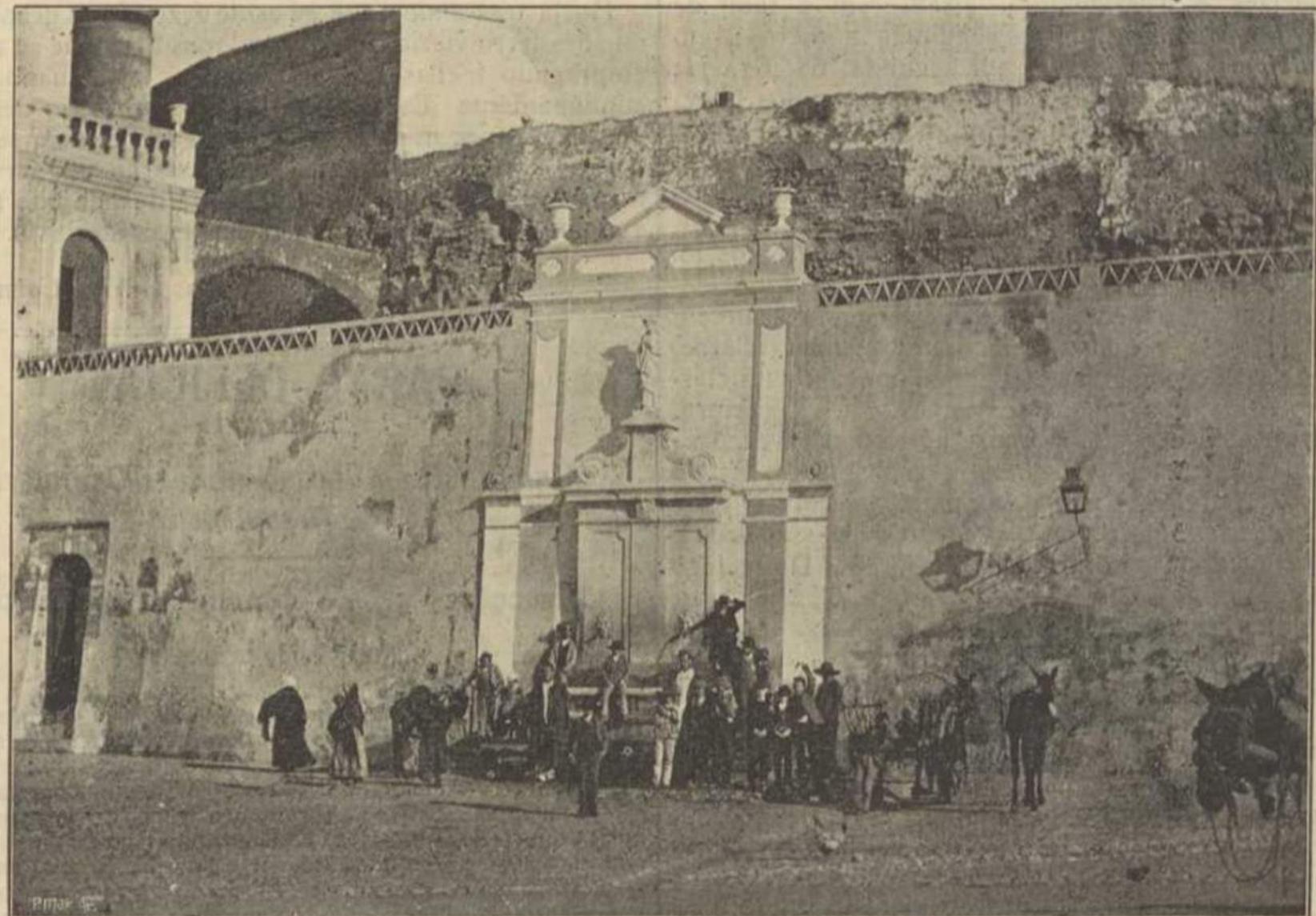
garantia de juro, relativa ás tres secções, totalidade da linha, na extensão de 203¹,71.349;

Considerando que o rendimento bruto kilometrico foi já durante o mencionado 2.º semestre, superior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885:

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o acordo e com o parecer de 9 do corrente mez do conselho technico de obras publicas: ha por bem aprovar a referida liquidação na importância de 213.361¹,740 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria nos termos da alinea a) da portaria da 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.º e 7.º do citado acordo de 11 de abril de 1896.

Outrosim ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de 213.361¹,740 réis.

Paço, em 20 de agosto de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.



Fonte medicinal das águas de Moura

5.º As disposições d'esta portaria não modificam o direito do estado de se reembolsar das importâncias que tiver pago á companhia como garantia de juro pelos excessos do futuro rendimento líquido das linhas ferreas de Salamanca, nem alteram o direito que o governo tem de encontrar no pagamento a subvenção anual de 270.000¹,000 réis e a importância do juro correspondente ás obrigações que estiverem ainda na posse da fazenda, nos termos do artigo 7.º do contracto celebrado com a companhia em 21 de maio de 1900;

6.º A emissão das obrigações, tanto de primeiro como de segundo grau, de que trata esta portaria, só terá lugar depois da companhia ter apresentado documento comprovativo do registo definitivo ordenado pelo n.º 6.º do art. 49.º do código commercial.

Paço, em 23 de agosto de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Direcção geral de obras publicas e minas

Repartição de obras públicas

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portugueses, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro, relativa ao 2.º semestre do anno económico de 1899 a 1900 (1 de janeiro a 30 de junho de 1900);

Considerando que no acordo de 11 de abril de 1896 se estipulou que o governo pagasse a conta de 1 de janeiro de 1895, a

AS AGUAS DE MOURA

Moura é uma linda villa do Alemtejo, pittoresca e tranquilla, que deve a sua celebriidade, mais que ás tradições históricas do seu velho castello em ruinas, ás virtudes das suas águas maravilhosas conhecidas em Portugal e mesmo no estrangeiro entre as mais notáveis da especialidade. Falla-se nas águas de Moura como n'uma instituição nacional. Haverá igual fôra do paiz. Melhor não ha, sem contestação.

A sua mineralização é muito elevada. D'ahi o facto de serem recommendedas em todo o grupo de molestias que tem por característica pathologica os desvios nutritivos. A lithiase biliar, a obesidade, a gotta, a lithiase urinaria, diabetes, etc., as desordens gastro-intestinaes, os estados hemorrhoidarios, as enxaquecas esciáticas, as bronchites, a asthma, as repercuções da pelle, etc., encontram nas águas de Moura, um inimigo terrível que as persegue e vence sem piedade.

Onde, porém a efficacia das preciosas águas, se affirma, mais triunfante ainda, com predominio indiscutível sobre todas as fontes hydro-medicinaes do paiz é

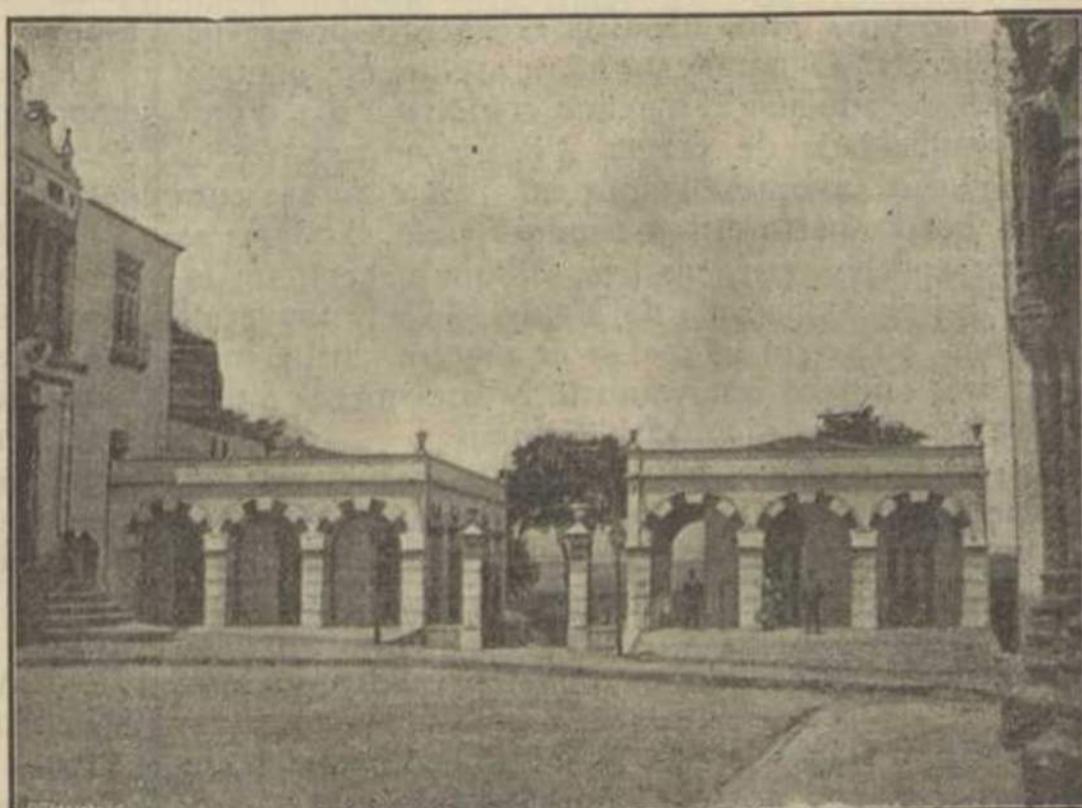
nas doenças das vias urinarias com origem bradytrophica: nos catarrhos e calculos.

Esse effeito benefico confirma-se, repetindo-se em todos os doentes que alli vão fazer a sua estação de aguas. Chegam a Moura no primeiro dia excretando urinas de elevadissima densidade, grossas, carregadas em côn e depositando enorme quantidade de urates. Um augmento de diurese, nos primeiros dias, arrasta quantidades surprehendentes de depositos vermelhos, areias, até que no fim d'uma semana, pouco mais ou menos, a limpidez se accentua. Dir-se-senhia a urina d'uma creança.

O effeito sobre os calculos uraticos já formados é, como facilmente se prevê, menos rapido por ser mais difficult a sua accção. A desaggregação opera-se, todavia, e no fim da temporada, tem-se dado a reducção a areias ou a pequenos fragmentos viaveis para o calibre da urethra.

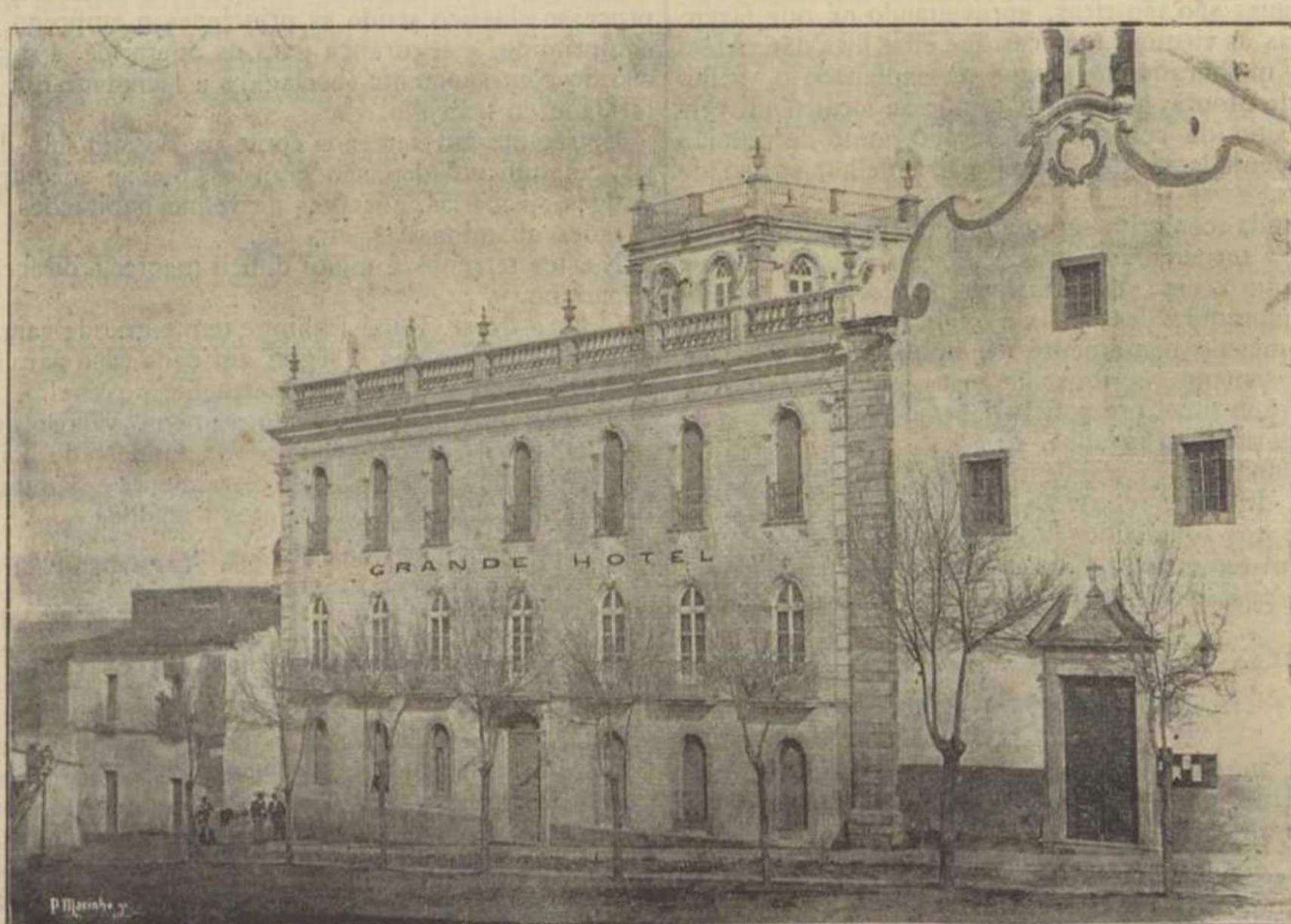
As aguas de Moura são colhidas na propria nascente, de que dâmos hoje uma explendida gravura a que não falta o suggestivo encanto da côn local, com todos os cuidados que a moderna sciencia aconselha e engarrafadas no mesmo local, para o que se empregam os mais aperfeiçoados machinismos. A empresa que obteve a sua concessão, por contracto com a camara municipal, pôde garantir que as aguas são fornecidas ao publico em absoluto estado de pureza, como convém á sua prodigiosa accção, e muito se orgulha de afirmar

mente, o tratamento dos doentes. O estabelecimento balnear existente era, por assim dizer, primitivo e não havia um hotel á altura das exigencias dos forasteiros de tão apregoadas thermas. O accesso tambem era



O estabelecimento balnear

difficil antes da chegada do caminho de ferro até Pias. Hoje fazem-se, apenas, quatorze kilometros em via ordinaria, por uma excellente estrada macadamizada e, dentro em pouco ainda este leve inconvenien-



O Grande Hotel de Moura

que as aguas de Moura, sendo as mais efficazes, são as mais baratas.

Até ha pouco notava-se uma falta em Moura, apesar da excellente situação da formosa villa alemtejana, da fertilidade dos seus campos e da igualdade do seu clima suavissimo e temperado que favorecem, poderosa-

te será supprimido, porque está authorisada a conclusão da linha ferrea até Moura, futura estação *terminus* do caminho de ferro do Sueste. Por outro lado estão já concluidos: um hotel primeira ordem, installado no mais vasto e rico palacete da villa, e um estabelecimento balnear no estylo moderno, com todas as com-

modidades e com todos os melhoramentos que a mais avançada sciencia prescreve e determina.

Tanto o hotel como o estabelecimento das aguas, de que a villa de Moura se pôde legitimamente ufanar, figuram na nossa *Gazeta* de hoje, em magnificas gravuras que dão uma nitida ideia da excellencia dos respectivos edificios. O hotel está admiravelmente montado e offerece aos aquistas o maximo conforto a par d'uma grande modicidade de preços. Por 1.000 réis, 1.500 e 2.000 réis ha optimos aposentos. A empresa conserva o hotel aberto durante todo o anno. Todavia as melhores epochas para as pessoas que necessitam fazer uso das aguas na villa de Moura são a primavera e o outomno, ou sejam os mezes de março, abril e maio e setembro, outubro e novembro. N'estes mezes a temperatura em Moura é agradabilissima.

Entre Pias e Moura ha serviços de carruagens, avisando-se previamente, ao preço de 2.000 réis. Ha tambem uma carreira de diligencia para o comboio que chega a Pias de tarde. O preço é de 300 réis. No verão ha comboios a preços reduzidos: um de manhã e outro de tarde, sendo os bilhetes validos por dois mezes.

Taes são, a traços largos, as informações que podemos fornecer aos nossos leitores sobre as aguas de Moura. Juntar-lhes-hemos ainda, o registo d'um acto que denota a bizarria da empresa exploradora. Essa empresa, sem a isso ser obrigada, mandou construir uma casa que puzesse o publico em termos de beber a agua na propria nascente, com todas as commodidades e de modo a utilizar no engarrafamento o gaz acido carbonico que sustenta em dissolução os carbonatos, de que as aguas são tão ricas, aproveitando os que fazem uso d'ellas as virtudes medicas que elles lhes dão. Além d'isso os melhoramentos feitos na explanada do velho castello de Moura, transformaram esse local n'um verdadeiro sitio de recreio que será o ponto de reunião dos frequentadores das aguas e da melhor sociedade de Moura.

Vae ainda construir-se um grande parque junto ao hotel para tornar mais aprasivel a estancia destinada a ser, de futuro, uma das primeiras de Portugal. A empresa exploradora das aguas e a camara municipal, unidas no mesmo pensamento de embellezar a villa tão maravilhosamente enriquecida pela natureza com um preciosissimo filão, prometem fazer de Moura um verdadeiro paraizo. Honra lhes seja.

Acompanhando a publicação das quatro soberbas gravuras de hoje, registamos, com sincero louvor, os bons esforços conjugados das duas agremiações empenhadas em fomentar o valioso elemento de riqueza publica que possue a importante e graciosa villa alemtejana.

LE BOUCLIER

et les méthodes nouvelles de perçement des souterrains par René Philippe, Ingénieur des ponts et chaussées

O sr. René Philippe, engenheiro de pontes e calçadas, acaba de publicar um livro acerca dos novos métodos empregados na construção dos tunneis no prolongamento da linha de Orleans, no metropolitano, nos collectores de *Clichy*, *Oise* e *Bièvre* e em outras obras recentes.

Estes novos processos baseam-se todos no celebre escudo (bouclier) de Brunel applicado aos tunneis de *Bleckingley* e *Saltwood*, através do Tamisa, construídos em 1840 e 1842.

Desde 1804 que se pensava em transpor o Tamisa por meio de um tunnel e a primeira tentativa foi a do tunnel de *Rotherhithe* que depois de aberto na extensão de 180, m³ foi abandonado, por se reconhecer que os meios usuaes eram inefficazes nas condições d'aquelle tunnel.

O escudo de Brunel resolveu o problema e o seu emprego generalisou-se logo na Inglaterra e na America. Por este methodo revestia-se o tunel com uma especie de abobada de ferro, fundido ou forjado.

Em 1892 foi applicado o escudo Brunel por M. Beslier ao siphão de *Clichy*, e em seguida ao de *la Concorde*, em 1895.

N'este mesmo anno achava-se em construcção o collector de *Clichy*. Na secção extra-muros, M. Chagnaud, e na intra-muros M. Fouquesolles, transformaram radicalmente o escudo Brunel, renunciando ao revestimento metallico e adoptando o de alvenaria.

O methodo Chagnaud é mixto. O escudo abrange apenas a abobada. A parte inferior do tunnel é construída pelo processo ordinario.

No methodo Fouquesolles, pelo contrario, o escudo é fechado, abrangendo a secção inteira.

Estes dois methodos, que foram applicados a todos os tunneis abertos ultimamente em Paris, ainda se subdivide cada um em dois typos conforme são providos de uma chapa vertical, ou não a tem.

O sr. René Philippe faz a descripção minuciosa dos diversos typos empregados e indica para todos os casos as dificuldades encontradas e os meios empregados para as remediar.

Em seguida discute as vantagens do escudo sobre o processo classico sendo as principaes o emprego do ar comprimido, a segurança para os operarios, a supressão do contravamento (boisage) e a facilidade e a regularidade do trabalho.

Entretanto em terrenos como os do sub-solo de Paris, as dificuldades são grandes, por se encontrarem antigas alvenarias, alicerces de velhas habitações, canalizações abandonadas, etc. etc.

N'estes terrenos é muito difícil manter a direcção do apparelho.

O livro do sr. René Philippe tem a grande vantagem de indicar o caminho a seguir em cada caso para que a construcção seja o mais regularmente possível.

E', pois um bom livro, complemento valioso do tratado classico Simms, relativo aos tunneis do Tamisa, que, ainda hoje, é consultado diariamente por todos que se ocupam d'estes interessantes trabalhos.

C. Xavier Cordeiro.

O NOSSO BRINDE

Está distribuido a todos os nossos assignantes e anunciantes o **Brinde de 1900**, isto é, uma bella *Carta dos caminhos de ferro franceses* com todas as linhas e estações, podendo servir para o estudo de qualquer viagem em França.

Se acaso algum dos nossos subscriptores não recebeu este brinde, por extravio, rogamos nos avise para de novo lh'o remettermos.

As pessoas que desejarem o mappa em panno envernizado e com reguas, para escriptorio, poderão remetter-nos o exemplar e a quantia de 350 réis, mais 20 réis de porte, e recebel-o hão prompto.

Desde hoje é posto á venda publica o mappa, ao preço de 300 réis, em papel, ou 650 réis em panno como acima dizemos.

A GRANDE FESTA DE LISBOA

O programma provisorio para a grande feira é baseado nos seguintes principios :

A feira ocupará os talhões da Avenida até a praça do Marquez do Pombal, e os terrenos destinados ao parque, e ainda se poderá estender pelas ruas Fontes Pereira de Mello e Antonio Augusto de Aguiar. Se fôr necessário ocupar-se-hão a praça de D. Pedro, do Commercio, etc.

A feira durará de 1 de maio a 30 de junho compondo-se de pavilhões, kioskes ou barracas, todos em disposição artistica, tanto no seu exterior como no seu interior.

As taxas fixadas para o aluguer do terreno são :

Até 10 metros.....	1.000 réis por metro
De 11 a 20 metros....	800 " " "
" 21 " 40 " " " " "	600 " " "
" 41 " 80 " " " " "	400 " " "
" 81 " 160 " " " " "	300 " " "
" 160 metros em diante	200 " " "

Os pedidos têm que ser feitos á commissão na camara municipal até o fim do mez de setembro, e os projectos das edificações apresentados durante o mez d'outubro, aliás os pretendentes perderão o direito á garantia do terreno que tomaram.

Aos feirantes do 1.º anno é garantido nos annos seguintes o mesmo terreno e pelo mesmo preço, embora mais tarde a tabella seja elevada, ou terão preferencia para outro local que escolham.

A execução dos projectos que forem aprovados poderá começar desde 1 de janeiro.

Todas as obras serão feitas com o minimo incommodo para o publico e sem prejudicar o arvoredo, plantas e passeios da Avenida.

Se a feira não fôr prorrogada pelo mez de julho começará a desmanchar-se em 1 e estará desmanchada em 15.

Nos terrenos do parque serão installados os estabelecimentos de genero mais popular, sem que comtudo a commissão deixe de exigir que os projectos e sua execução obedeçam ás devidas condições de bom aspecto e decencia.

A commissão procurará, quanto possível, proporcionar logar para guarda das instalações desmanchadas, de um anno para outro e a camara sollicitará do governo isenção de direitos para os materiaes que tiverem de vir do estrangeiro.

Na entrada da rotunda será construido um grandioso portico, de 30 metros d'altura com mirante, accessivel ao publico por certa quantia, destinado a cafés e outros estabelecimentos.

Ao centro da rotunda será elevado um pavilhão para a camara receber os seus convidados, exposições de bellas artes, etc.

Os productos insulares e coloniaes bem como os da metropole, destinados ao consumo nas colonias, constituirão, quanto possível, uma secção especial da feira.

Este programma poderá ser modificado conforme o numero e a qualidade das propostas que forem apresentadas.

O projecto do programma pôde ser examinado na camara municipal pelos membros da grande commissão até 4.ª feira proxima em que deve ser discutido e votado.

Os predios no Aterro

Decididamente, á força de vêrmos os estrangeiros mandar em nossa casa, chegamos a convencer-nos que a casa já é d'elles.

Reclamações d'empreiteiros estrangeiros, logo perfilhadas pelos seus consules e ministros, é uma questão que abandonamos, dando tudo quanto nos pedirem.

Se ha umas pimponices como as que se deram nas obras do porto de Lisboa, sahem-nos mais caras, como nos sahiram caras as divergencias do porto de Leixões ou do porto artificial nos Açores, as do caminho de ferro do sul etc.

Caras nos hão-de sahir as que se inventaram no caminho de ferro da Beira, e quantas surgirem ou se formarem adrede por ser já proverbial a nossa lenidade.

Como isto se dá com os governos, as corporações municipaes arreceiam-se e os particulares retrahem-se.

As camaras por estes reinos brigam com as empresas estrangeiras que veem explorar-nos com gaz, electricidade e outras cousas luminosas.

D'ahi resulta que a camara de Lisboa não pensa nem olha em torno de si para examinar a paysagem bucolica e campesina do Aterro.

E' verdade que por sua parte tambem vae esquecida do que alli tem seu, contribuindo bastante para o desprimo d'um dos logares antigamente dos mais formosos da nossa cidade.

O mercado da Ribeira está sepultado sob as terras com que se levantou o nivel da rua e assim continua, para merecer a denominação do mercado das Catacumbas verdadeiro poço cujas paredes são as terraplenagens da linha de Cascaes e a rua 24 de julho.

Mais para jusante ha os depositos de cantarias, areias, pedras de calçada e mais materiaes de construção.

Ha montes de entulho e de pedras á espera de obras que nunca se principiam.

Dos kioskes d'allí não falaremos por decoro.

Como cresce a herba n'aquelles oasis, alguns carneirinhos apascentam-se dando um caracter campesino ao sitio muito caracteristico.

Na abegoaria houve a ideia genial de collocar um gradeamento de ferro para que o transeunte possa melhor admirar lá dentro as carroças do lixo e engenhos de varrer as ruas.

Grande numero de construções teem as fachadas de madeira que foi pintada ha dez annos.

Mas sobre tudo, aquella cidade a que não podemos deixar de chamar «a nova Lisboa» que se vae formando ao lado do Tejo é d'um pittoresco inexcedivel.

Para aquillo só havia um remedio — o fogo.

Como se consente tal ?

Mas ha posturas municipaes que obriguem as edificações a licença prévia ?

Então um proprietario d'um quintal em Lisboa não tem o direito de construir um curral, uma barraca, uma casa qualquer, mesmo no interior do pateo, em sitio que ninguem vê, sem apresentar um projecto á apreciação da repartição technica da camara e á sua aprovação; não pôde proceder a uma simples obra de beneficiação ou reparação das suas casas, não pôde cairar, estucar, substituir um syphão d'uma retrete sem licença camararia e consente-se, tolera-se que appareçam subitamente por esse aterro fóra estas casas horriveis armadas no ar, sem alinhamento, sem arte, que surgem como cogumelos nos terrenos que o sr. H. Hersent arrenda?

Ainda que os terrenos fossem do empreiteiro francez não podia permittir-se tal cousa.

O estado submette-se aos alinhamentos marcados pelo municipio, os particulares igualmente; só o sr. Hersent tem mais valor do que o Estado e do que os particulares de nacionalidade portugueza.

Nem ao sr. Dias Ferreira, se elle tambem fosse empreiteiro, a camara consentiria isso.

Diz-se que são construções provisórias. Sel-o-hão mas de carácter permanente feitas de tijolo ou de enxameis com alvenaria e com varios andares. Como se o provisório no nosso paiz não fosse a causa mais definitiva que existe, e como se podesse ter desculpa uma causa d'aquellas por um dia só que fosse!

Mas a camara não pensa n'isso, ou considera que o municipio acabou alli. N'aquelles terrenos ha um *interland* estrangeiro. Receia complicações autidigestivas, temem conflitos internacionaes ou as portarias paternaes do sr. Fevereiro.

Pois olhe para aquelles lados, exija os projectos. Embargue as obras que ganha a questão nos tribunaes e cobra a importancia das licenças.

Faça as obras no mercado da Ribeira, corra um muro de 4^m de altura por deante da Abegoaria, outro na Ribeira Velha em substituição d'aquelle vergonhosissimo tapume que só deixará de ser provisório quando cahir, por si, de velho — do que já está bem proximo — e já agora um conselho: na ala poente do mercado deixe-se de symetrias e ponha logares de venda abertos para a Praça de D. Luiz como os da Praça da Figueira.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Diccionario das seis linguas — Recebemos a 12.^a serie, fasciculos 56 a 60 d'este importante diccionario, n'um só volume. unico no seu genero, editado pela Empresa do Occidente, em Lisboa.

Esta serie alcança até W pelo que se vê que esta parte do diccionario, está no fim e que, breve chegará á 3.^a e ultima parte, que é o vocabulario geral das linguas portugueza, ingleza, allemã, italiana e hespanhola, chave de ouro d'esta obra, que torna este diccionario tão necessário quanto util aos portuguezes, franceses, inglezes, allemães, hespanhóes e italianos, pois a todos presta igual serviço da forma mais prática e económica, sabendo-se que cada fasciculo custa apenas 30 réis, obtendo-se assim um diccionario que pôde ser consultado em seis linguas, por preço inferior a muitos diccionarios de uma só lingua. Se a isto se juntar o desenvolvimento e perfeição d'este diccionario, temos um verdadeiro prodigo de barateza.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1900.

Paralysação quasi absoluta de negocios. Nem outra cousa era de esperar. A quadra é de verdadeira calmaria para todas as manifestações da nossa vida politica, da nossa vida social e da nossa vida económica. Não faria sentido que a finança formasse á parte como uma excepção á regra que, em bona verdade, não precisa de excepção para se confirmar.

Sobre os palnos financeiros do sr. ministro da fazenda nada transpira ainda, por mais esforços que os informadores políticos empreguem para desvendar os misterios da estrada da Chamusca, cuja celebridade vae correndo parelhas com a dos *Myste-*

rios da estrada de Cintra em que o malogrado Eça de Queiroz firmou o pulso para trabalhos do maior folego. A esphyngé conserva-se impenetravel. O que se sabe de positivo é que o sr. Anselmo de Andrade aproveita a tranquillidade e o pittoresco da Chamusca para a confecção da sua obra e que está trabalhando, denodadamente, nos projectos de lei que tencionava apresentar ás côrtes, com a chancella da acção benefica do purissimo ar ribatejano e da paizagem das lezirias ridentes e alagadas de sol. E' ponto assente que o sr. Anselmo de Andrade trabalha na Chamusca como outr'ora o sr. Hintze Ribeiro trabalhou em Caneças, e que as suas propostas de fazenda serão das primeiras a discutir-se na camara dos deputados, logo que esta se constitua. Ignora-se, porém, a sua essencia, como se ignora se a obra do ministro obedecerá ou não a uma orientação mais prática que a dos seus antecessores.

Paciencia. Não sabemos isso. Mas sabemos em compensação, que os mercados internos e externos se conservam n'uma pobreza franciscana de operações, mercê do exodo constante provocado pela Exposição de Paris; que a questão dos cartazes diffamatorios de Paris, de que se fez *reprise*, ultimamente com pouca felicidade, não exerceu a influencia desejada nem teve a importancia que a principio lhe attribuiram; que alguns ligeiros desvios das cotações, accusados nos ultimos dias, não representam alteração sensivel da calmaria politica e económica do paiz; e, finalmente, que a protecção das gravissimas questões da China e da Africa do Sul, que ameaçam eternizar-se, como a lucta dos americanos nas Filippinas e como as revoltas de Cuba nos ultimos annos agitados do dominio hespanhol, continua actuando em sentido desfavoravel sobre os mercados financeiros em geral e sobre o nosso mercado por tabella. Será pouco; — d'accordo. Mas é o que ha. E quem dá o que tem não é a mais obrigado.

*

Deve notar-se que tem continuado a procura do dinheiro, sendo as taxas de juro applicadas um pouco mais fortes: — para reportes a 7 p. c.; para descontos de 5 1/2 a 6 p. c.

Os preços das inscrições teem oscillado. Outro tanto não sucede com os das obrigações de 4 1/2 p. c. externas e com as acções dos Bancos. Todas muito firmes. Houve procura regular para obrigações de 4 p. c. com premios; fraquejaram como de costume as acções das Companhias de Moçambique e da Zambezia, influenciadas pelas cotações dos mercados estrangeiros; subiram pouco as acções da Companhia dos Phosphoros e deu-se o facto excepcional, entre nós, de se capitalizar obrigações Prediaes a uma taxa de cerca de 4 p. c.

*

No ultimo concurso para aquisição do ouro destinado ao pagamento dos coupons externos, realizado, como de costume, na junta do credito publico, foram apresentadas tres propostas. Tratava-se de pagar o coupon de 4 e 4 1/2 p. c. a vencer no proximo mes de outubro: 12.000 libras.

Das tres propostas, representando um total de 36.000 lb. foram aceites lb. 11.000 sendo lb. 5 000 ao cambio de 6 318 reis, compradas sobre o «Comptoir National d'Escompte» e lb. 6.000 ao cambio de 6.315 reis, compradas sobre o Banco de Londres e de Westminster.

A junta remeteu as 5.000 lb. para o Crédit Lyonnais, de Paris, e 6 000 lb. para o Bank fur Handel & Industrie, de Berlim. Amanhã, sabbado, ha novo concurso.

*

Em cambios continuou a mesma inacção que accusámos no nosso boletim anterior. Mantiveram-se firmes por ter aparecido pouco papel á venda.

Os valores africanos sem maior movimento e estacionarios.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	38 3/8	38 5/16	Desconto no Banco de Portugal.
» cheque..	38	37 7/8	No mercado
Paris 90 d/v.....	748	750	Agio Buenos Ayres
» cheque.....	753	756	Cambio do Brazil
Berlim 90 d/v.....	302	303	Premio da libra..
» cheque	307	308	a
Francfort 90 d/v	302 1/2	303 1/2	1 1/2 730
» cheque	307 1/2	308 1/2	
Madrid cheque ...	970	980	1 1/2 780

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições de assent. coupon	35,90	35,90	35,90	36	35,96	35,95	35,99	36	35,95	35,96	35,95	35,95	36	36
Obrig. 4% 1888	35,79	35,80	—	35,80	35,88	35,85	35,90	—	35,95	35,95	35,95	—	36	36
» 4% 1890 assent.	—	17.850	17.900	17.900	17.850	—	—	44.500	—	45.000	—	—	—	—
» 4% 1890 coupon.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45.100
» 4 1/2% assent.	—	—	—	—	52.000	52.000	51.800	52.000	—	52.000	52.000	52.000	52.000	—
» 4 1/2% coup. int.	51.500	52.000	52.000	52.000	52.000	—	—	—	—	51.900	51.900	52.000	—	—
» 4 1/2% externo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125.200	—	—
Acções B. de Portugal.	139.900	140.000	—	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	—	—	—	140.000	—
» Commercial.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	124.500
» N. Ultramarino.	—	124.600	124.600	125.000	125.000	125.000	—	—	—	125.000	—	—	—	125.000
» Lisboa & Açores.	—	—	119.000	—	—	119.000	—	—	—	—	—	118.900	—	—
» Tabacos coupon.	127.000	126.400	—	126.800	126.200	126.000	126.100	—	125.900	126.100	126.500	127.000	—	—
» Comp. Real.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.500	16.500	—	16.500	—
Obrig. prediaes 6%	94.000	—	—	—	94.000	—	94.200	—	94.200	—	—	—	94.200	—
» 5%	90.800	90.800	90.800	—	91.000	—	91.000	—	—	—	—	—	91.300	91.300
» C. Real 3% 1.º grau.	76.300	—	76.300	76.000	76.200	76.200	76.200	—	—	—	—	76.000	—	21.140
» 3% 2.º grau.	—	—	—	—	—	21.450	21.250	21.300	—	21.350	21.450	—	—	—
» C. Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.	—	75.700	75.600	75.500	75.500	75.500	75.500	75.500	75.600	75.800	75.900	76.200	76.200	76.000
Paris: 3% portuguez.	23,30	23,30	23,25	23,70	23,70	23,65	23,37	23,45	23,35	23,25	—	23,45	23,45	—
Acções Comp. Real.	—	68	70	—	—	—	—	—	—	68,50	—	67,50	67,75	—
» Madrid Caceres.	38	—	—	36	39,75	—	39	—	39,75	40	38	38	39	—
» Norte de Hespanha.	—	—	187	188	193	195	194	195	—	—	—	—	—	—
» Madrid Zaragoza.	—	—	277,50	290	293	293,50	291	290	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.	—	—	270	280	289	295	286	300	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	304	301	301	301	301	301	302	303	—	301	302	302	302	—
» 2.º grau.	86,50	86	85,50	86,50	87	86	86,50	86,75	86,50	86,25	86,25	86	86	—
» C. Beira Alta.	—	—	75	74,75	75	74,50	—	75	—	—	—	—	—	—
» Madrid Caceres.	96,25	95,25	95,25	95	96	96	95,25	95	95	95	95	96	95	—
» N. Hesp. (1.º hyp.).	—	—	313	312	313	313	314	314	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez.	23	23,12	—	23,37	23,50	23,37	23,37	23,25	23,25	23,12	23,12	23,12	23,25	23,25
Obrig. Atravez Africa.	57,25	57,25	—	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	—
Amsterdam: Atravez Africa.	60,12	60,12	—	60,25	60,25	60,25	60,25	60,43	—	60,43	60,43	60,43	60,43	—
Bruxelas: Atravez Africa.	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	—

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1900		1899		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de					
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1900	1899	1900	1899			
COMPAGNIA REAL	de a	6.12	Ag.	693	Réis 89.721.000	Réis 129.467	693	Réis 82.296.419	Réis 118.753	Réis 2.397.011.000	Réis 2.319.298.240	Réis 77.712.760	Réis —
Antiga rede e nova não garantida.	13.19	—	—	—	92.066.000	132.851	—	82.296.419	118.753	2.489.077.000	2.401.594.659	87.482.341	—
Nova rede garantida.	6.12	Ag.	380	13.321.000	35.055	380	12.159.581	31.998	288.065.000	281.866.769	6.198.240	—	
13.19	—	—	—	13.509.000	35.550	—	12.159.581	31.998	301.574.000	294.026.341	7.547.659	—	
Sul e Sueste.	16.22	Jul.	488	17.983.900	46.350	475	17.271.165	36.360	498.521.510	507.492.916	—	8.971.406	
23.29	—	—	353	19.789.250	40.551	—	17.638.425	37.133	518.310.760	525.131.341	—	6.820.581	
Minho e Douro.	—	—	—	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta.	—	—	253	—	—	253	—	—	—	—	—	—	—
Nacional—Mirandella e Vizeu.	16.22	Jul.	105	1.417.218	13.497	105	1.531.850	14.589	42.685.895	41.035.891	1.650.004	—	
23.29	—	—	—	1.484.340	14.136	—	1.388.953	13.228	44.170.235	42.424.844	1.745.391	—	
Guimarães.	30.5	Ag.	34	2.266.470	66.660	34	2.432.900	71.555	51.497.160	53.563.695	—	2.066.535	
30.5	—	—	2.640.368	77.657	—	2.392.510	70.367	54.137.528	55.956.205	—	1.818.677		
Porto á P. e Famalicão.	1.30	Jun.	64	9.863.993	154.124	64	6.3.8.006	99.500	86.083.997	79.675.144	6.408.853	—	
29.4													

LINHAS PORTUGUEZAS

Mormugão — No periodo decorrido de 1 de junho a 21 de julho ultimo o movimento do caminho de ferro de Mormugão foi de 14.049 rupias, isto é, menos 861 do que em igual periodo do anno anterior; e no periodo decorrido desde 1 de junho a 28 de julho foi de rupias 18.025, isto é, mais 10.672 do que em igual periodo de 1899.

Carris de ferro de Lisboa — Vae ser auctorizada a companhia dos carris de ferro de Lisboa a prolongar até o Dafundo, em via dupla, a sua linha de Ribamar, paralela ao caminho de ferro. A informaçao do conselho technico de obras publicas é favoravel.

A camara municipal tem-se ocupado nas suas ultimas sessões da questão do transporte de creanças e paragens dos carros americanos, sendo o sr. José Ignacio Dias da Silva quem mais se está distinguindo na cruzada contra a omnipotencia tumultuaria da companhia. Em resposta ás perguntas precisas e energicas d'este vereador o sr. Ennes Costa, o encarregado do respectivo pelouro, declara que o parecer do advogado syndico deve ser feito segundo as prescripções do regulamento da companhia, que o serviço de viação mandou estudar quaes as alterações a fazer para beneficio do publico, e que o delegado da camara junto da companhia é o sr. conselheiro Ressano Garcia, o qual percebe a quantia de 100.000 réis mensaes por esse serviço embora esteja ausente d'elle, em Paris. Quando a segunda resposta o que se sabe, por emquanto, de positivo, é que a companhia dos americanos permitti que estes parem, em dias de chuva, fóra das paragens officiaes, quando o publico assim o reclamar. Já é uma concessão que o povo de Lisboa agradece muito reconhecido aos illustres directores de Santo Amaro.

Para encurtar rasões: resoluções da camara:

Nomeada uma commissão composta do sr. José Ignacio e José Ernesto Dias da Silva e Costa Brito que exercerá permanente fiscalisação junto da companhia dos carris de ferro, com plenos poderes para proceder em harmonia com os contractos e regulamentos em vigor.

Entrada no cofre municipal do vencimento do sr. Ressano Garcia, até ser nomeado quem o substitua emquanto durar a sua ausencia.

Cintra à Praia das Maçãs — Foram eleitos para os cargos que faltava preencher, na ultima assembléa geral da companhia do caminho de ferro de Cintra a Praia das Maçãs os seguintes socios:

Mesa da assembléa geral: — Presidente Antonio Carneiro de Sousa Lara; administradores substitutos, conselheiro Custodio Miguel Borja, Antonio Serrão Franco, Adolpho Augusto Machado Tavares.

Conselho fiscal — George Lambert, José Joaquim Lopes Gonçalves e Eugenio Leon Reynaud.

Substitutos — Raymundo E. Pereira Chaves e dr. Mario Pinheiro Chagas.

A' reunião presidiu o sr. Custodio Borja, secretariado pelos srs. João de Freitas Ribeiro e Raymundo Pereira Chaves.

Estação de Leiria — Os lavradores e commerciantes de Leiria que tem de servir-se pela estação do mesmo nome na linha de Oeste reuniram-se no ultimo domingo n'esta cidade para assignar uma representação em que solicitam da companhia real dos caminhos de ferro a ampliação do caes coberto da mencionada estação.

Ao que dizem o caes existente não basta, tendo muitas vezes as mercadorias de estar expostas ao tempo

por ser constante o aumento do trafego e nem sempre haver o material circulante necessario.

Carris de ferro do Porto — Começou ante hontem no Porto, o serviço directo entre a rua de Gonçalo Christovão e Cadouços. As viagens são de 30 em 30 minutos.

Meridionaes — Baixou do conselho technico de obras publicas á repartição competente o parecer relativo ao projecto da ponte sobre o Tejo no caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Porto á Povoa e Famalicão — A companhia dos caminhos de ferro do Porto á Povoa e Famalicão, pediu para suprimir varios comboios da sua linha.

Motivo: a falta de concorrencia de passageiros a que não é estranha a suppressão do jogo.

Esclarecimentos officiaes — O sr. Rouvier, ministro da França em Lisboa, antes de partir para o estrangeiro, em goso de licença, pediu ao ministerio dos negocios estrangeiros, e este ao das obras publicas, uma nota das linhas ferreas portuguezas abertas á exploração durante o anno de 1899, especialisando as datas de abertura, extensões correspondentes e bem assim a extensão total da rede ferro-viaria em exploração no nosso paiz, em 31 de dezembro findo.

Estes esclarecimentos são destinados ao annuario oficial de caminhos de ferro que o governo frances publica regularmente. Bem avisado andou o illustre diplomata em sollicitar os porque, de ordinario, as informaçoes que esse annuario insere a respeito de Portugal são erradas ou incompletas. Vamos a vêr se, d'esta vez, as cousas mudam de figura.

Lourenço Marques — Por causa da guerra continua sendo importantissima a diminuição do movimento e receitas.

De uma nota que nos mandou o nosso sollicito correspondente vemos que o movimento de janeiro a maio de 1899 e 1900 foi:

	1900	1899
Passageiros	17.556	18.979
Recovagens, toneladas	93	155
Mercadorias, »	28.883	77.580

Os productos foram, por mezes, nesses dois periodos:

	1900	1899
Janeiro	15.928.484	49.674.060
Fevereiro	16.909.872	54.144.068
Março	16.695.859	53.919.974
Abri	32.174.748	50.361.677
Maio	38.063.818	52.070.118
Total	119.772.581	265.19.897

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi concedido o credito extraordinario de 58.495 pesetas para as obras no troço de Puebla de Hijar a Alcaniz na via ferrea de Val de Zafan a San Carlos de la Rapita:

* Por portaria do ministro das obras publicas do visinho reino foi determinado em harmonia com a proposta da direcção geral das obras publicas, que:

1.º se adopte a applicação do freio de vacuo ao estabelecimento de signaes de alarme nas carruagens com compartimentos independentes, servindo nos comboios expressos, nos comboios correios da rede geral, estendendo-se depois esta applicação aos comboios mixtos que o requeiram;

2.º que essa adopção se faça desde já sem ensaios que são desnecessarios.

3.º que nas linhas isoladas da rede geral se aceite o sistema de intercomunicação eléctrica.

As companhias de Madrid a Zaragoza e a Alicante e de Salamanca à fronteira de Portugal tinham proposto o sistema eléctrico a Prudhomme modificado; as do Norte, Andaluzes, Madrid, Cáceres, Portugal e outras tinham preferido o sistema pneumático da companhia do freio de vacuo.

As informações da fiscalização do governo foram todas em favor d'este segundo sistema, cuja instalação e cujo funcionamento consideraram mais simples e mais seguro. De facto a composição e de composição dos comboios é muito menos embaralhada e não está tão sujeito a interrupções produzidas até por malvadez como o sistema em que tem de empregar-se fios metálicos para condutores eléctricos, e em que há sempre a fazer ligações etc.

*

Segundo o relatório das companhias das vias ferreas económica de Asturias relativo a 1899, tem aumentado o tráfego em virtude do prolongamento das suas linhas o que determinou também a ampliação do capital social que se elevou a 7.500.000 pesetas e depois a 10.000.000 em 20.000 acções de 500 pesetas.

Concedeu o prolongamento de Infiesto a Arriondas. As receitas totais a ascenderam 486.109 pes. que deram de receita bruta depois da dedução para o estado de 435.492 pes.

O produto kilométrico foi de 9.265 pesetas e as despesas kilométricas 4.488.

As despesas totais de exploração foram de 210.738 ficando um lucro líquido de 224.554 d'onde se tiraram para dividendo 30 pes. por acção.

Durante o ano a companhia adquiriu material circulante no valor de 153.214 pes.

*

Constituiu-se, com o capital de 500.000 pes., em S. Sebastian uma companhia para a construção d'uma linha ferrea de montanha sobre o monte Ulia.

Será mais um attractivo da formosa praia hespanhola.

*

Foi determinado que os serviços das vias ferreas, linhas de vapores e dependências do Estado, se regulem pela hora relativa ao meridiano de Greenwich, desde o 1.º de janeiro de 1901.

Esta hora corresponde ao fuso de 15 graus, dos 24 que competem ao globo terrestre, e que se chama hora da Europa ocidental.

A este fuso pertence a Inglaterra, a Escócia, a França, a Espanha e Portugal.

A Suecia, a Áustria-Hungria, a Alemanha, a Sérvia, a Turquia, a Itália, a Dinamarca, a Suíça e a Noruega, adoptaram já o sistema dos 24 fusos horários pertencendo ao fuso da Europa Central.

Em virtude d'esta determinação as cidades hespanholas tem de adiantar ou atrasar os seus relógios.

A contagem das horas faz-se da meia noite à meia noite seguinte, com numeração seguida, isto é, de 1 a 12 ao meio dia e de 13 a 24 até a meia noite, o que evita dizer-se manhã e tarde nos horários.

O intervalo de tempo compreendido entre a meia noite e a primeira hora designar-se-ha d'este modo 0,1 a 0,59 minutos.

Os quadrantes dos relógios serão modificados n'esta conformidade.

França

Foi aprovada a abertura à exploração para passageiros sem bagagens da secção da linha de Thorigné a Constatânia, compreendida entre este ponto e Montmirail. Tem 27.544 m., é de via simples e compreende, além das estações externas, 5 estações ou apeadeiros.

Pertence à rede do estado.

*

Foi aprovada a companhia de Ouest a ampliar até 25 km. a zona de concessão de bilhetes de assignatura para operários. Ficam assim compreendidas na zona algumas localidades como Saint Germain, Versailles, etc.

Inglaterra

Foi aberta à exploração uma nova secção da rede do Great Western entre Westbury e Stert.

Austria-Hungria

A rede hungara media em 31 de dezembro último 16.842 km. Deram de receitas em 1899 125.553.205 florins, ou mais 4.075.679 do que em 1898.

Itália

Segundo o relatório do Ispettorato generale delle strade ferroviarie, o mero de tremvias existentes na Itália é de 123 que medem no seu conjunto 3.170.420 metros.

Assentam nos leitos das estradas nacionais 135.069 m., nas

estradas provinciais 1.978.381 m., nas estradas comunais 720.854 m. e em leito próprio 345.116 m.

Teem a bitola de 0,60 duas, de 0,75 quatro, de 1,10 vinte e duas, de 1,00 vinte e duas, de 1,435 uma e o resto é de bitola normal.

Quanto ao género de tracção, há 90 de tracção eléctrica e 76 de vapor.

O Piemonte tem 903.841 m., a Liguria 38.100, a Lombardia 1.052.351, o Vêneto 242.375, Etrúria 446.463, a Toscana 197.595, Úmbria 4.264, Lazio 56.425, Campania 61.153, Puglia 65.000, a Sicília 101.253, a Sardenha 16.600.

D'esta resenha se vê a importância que vae tendo na Itália a tracção eléctrica.

*

Foi aprovada a abertura do troço de Castagnole-Montemagno da linha de Arti-Montemagno.

Russia

A linha transsiberiana transportou em 1899 1.075.000 passageiros e 664.000 toneladas de mercadorias.

*

Começou a construção da linha Tiflis-Vladicaucaz que tem 160 km.

Alemanha

Segundo uma estatística publicada recentemente as receitas e despesas das principais linhas alemãs em 1898 foram as seguintes:

Linhos do imperio.....	milhões de marcos	Receitas	Despesas
» da Prússia	»	80,6	51,3
» da Baviera.....	»	1.261,2	725,5
» da Saxónia	»	151,9	102,2
» de Wurtemberg ..	»	126,1	91,0
» de Baden	»	52,7	33,6
		67,1	45,0

O coeficiente d'exercício n'estas linhas foi respectivamente de:

61,87 % em 1898,	57,17 em 1895,	56,32 em 1890,	55,60 em 1885
57,15	» 53,26	» 60,11	» 56,49
64,19	» 66,93	» 55,99	» 55,59
70,50	» 62,73	» 61,32	» 55,32
61,73	» 61,41	» 62,20	» 55,54
65,66	» 60,47	» 58,96	» 61,19

*

No começo do ano a rede alemã de bitola normal media 48.880 km. Houve uma diferença para mais, de 8.197 km. em 10 anos.

O estado tem 44.573 km.

O material circulante comprehendia 17.627 locomotoras, 35.086 carruagens e 383.578 wagons.

O custo d'este material foi de 2.181,5 milhões de marcos.

Estados Unidos

A Union Pacific, tem em circulação um comboio de carvão com o peso de 7.800 ton. formado com 134 viaturas de aço com 1.856 m. de comprimento. Circula entre Archer e Egbert, 165 quilometros. O conductor que vai na cauda comunica com o maquinista por meio d'um telephone.

Suissa

A linha do Gotthardo rendeu no ano de 1899 7.457.793 liras em passageiros, 660.705 em bagagens, 581.875 no transporte de gado, 10.661.537 em mercadorias e mais 848.539 de outras provisões o que dá um total de 20.210.508 havendo portanto um aumento de 1.662.271 sobre o ano anterior.

O produto kilométrico atingiu 70.151,85 e o comboio-kilometro 6,13.

Transportou 112.078 passageiros de 1.ª classe, 543.758 de 2.ª e 1.809.444 de 3.ª, e 50.843 toneladas de mercadorias ordinárias.

As despesas foram: administração 557.548, conservação 1.806.420, movimento 2.625.820, tracção 4.122.038, diversas 1.353.960.

*

Fala-se já em uma nova comunicação através dos Alpes entre a Suissa e a Itália perfurando o monte Spluga.

Ha vários projectos. O do engenheiro suíço Moder calcula a despesa em 112.554.000 liras, ou menos 34.000.000 do que o projeto italiano.

O túnel teria 18.180 metros de extensão.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatório do Conselho de Administração

(Continuação)

Outra económica se realizou paralelamente na lubrificação dos comboios, cuja despesa total abaixou de 9.222\$876 réis em 1898 a 7.918\$854 réis em 1899, apesar do aumento dos percursos.

Despesa com o pessoal para a condução das máquinas—A despesa com a condução das máquinas, referida ao quilometro trem, foi de 21 réis, em lugar de 22 réis em 1898 e de 26 réis em 1897, como na média dos anos anteriores. Esta diminuição provém de melhor utilização do pessoal, porque os premios aos empregados aumentaram sensivelmente.

Despesa de alimentação das máquinas—A despesa com a agua representa um importante encargo do serviço do material e tração que, em igualdade de circunstâncias, deve necessariamente aumentar também com os percursos. Fez-se todo o possível para reduzir este aumento por meio de varias providencias adoptadas cujo resultado será ainda mais sensivel no futuro.

Em 1899 esta despesa só aumentou em relação a 1898 de 644\$156 réis, o que representa menos de 2%.

Reparação de material—É principalmente na reparação do material circulante (locomotivas, carruagens e wagons) que se nota maior progresso.

A restauração das officinas geraes em Lisboa, incendiadas em 1895, pôde considerar-se como terminada em fins de 1899.

Mas desde meiado do anno de 1898, a ferramenta renovada em parte, permittiu dar grande actividade aos trabalhos da conservação do material, em grande atraço apóz o dito incendio como já havíamo observado nos relatórios anteriores.

Pelo que respeita a locomotivas pôde também igualmente considerar-se já n'esta occasião como recuperado todo o atraço e o mesmo resultado será obtido, dentro de um anno approximadamente, quanto ás carruagens e wagons.

Sob o ponto de vista dos encargos, observaremos o seguinte: a despesa total de reparação e conservação do material, elevou-se a 194.026\$455 réis em 1899, excedendo apenas de 24.522\$515 réis a de 1898, e sendo inferior á de 1897 em 532\$031 e ainda á média dos tres ou quatro annos antecedentes (isto apesar da alta do preço dos metais e do carvão consumido pelas máquinas fixas das officinas).

Referida esta despesa de conservação ao quilometro-trem, a sua progressão vantajosa é ainda mais sensivel, pois que foi:	
em 1893.....	66,94 réis por quilometro-trem
» 1894.....	81,54 " " " "
» 1895.....	69,94 " " " "
» 1896 (affrouxamento de conservação).....	47,46 " " " "
» 1897.....	54,33 " " " "
» 1898.....	40,05 " " " "
» 1899.....	41,022 " " " "

Nos elementos seguintes, pormenorizando as reparações efectuadas, encontrar-se-ha mais uma prova de que de facto houve no periodo de que nos ocupamos um impulso muito maior dado aos trabalhos de reparação e de cesteamento.

O numero de grandes reparações de locomotivas nas officinas geraes que tinha sido em: 1897 de 19 das quaes 19 grandes reparações de obra de caldeiraria e em 1898 de 29 das quaes 20 grandes reparações de obra de caldeiraria, attingiu em 1899 a 35 das quaes 21 grandes reparações de obras de caldeiraria.

O numero de reparações feitas nas officinas secundarias dos depositos que, devido aos melhoramentos introduzidos na sua ferramenta se fazem actualmente com a maior perfeição, aumentou igualmente em 1899. Sobre a existencia de 128 locomotivas, 110 tiveram n'este anno grande reparação (pelo menos substituição de rodas e ajustamentos). Esta proporção é bastante satisfactoria.

O numero de reparações de carruagens e wagons foi também mais elevado em 1899 do que em 1898. O mappa annexo ao documento n.º 33 mostra este aumento de uma maneira incompleta, visto que desde 1898 só se incluiu como reparação toda a que attingisse a despesa de 10\$000 réis a mais da de substituição das rodas eixos e molas, enquanto que anteriormente era fixada desde 5\$000 réis, tudo compreendido.

Devido ao estabelecimento de uma officina em Alcantara, deu maior e principal incremento a reparação das carruagens de 3.ª classe e ás dos comboios tramways.

Ainda assim, o numero das carruagens de 1.ª classe reparadas em 1898 e 1899 é quasi tão importante como o dos quatro annos anteriores.

Uma nova officina recentemente estabelecida no Entroncamento, permitiu igualmente o desenvolvimento da reparação do material de mercadorias.

Procedeu-se principalmente a reparação de uma importante quantidade (200 approximadamente, de vehiculos diversos (carruagens de todas as classes, fourgons e wagons) com caixilhos de madeira, que anteriormente eram demolidos e nos quaes se reforçaram as longarinas por meio de folhas de ferro de um centímetro de espessura.

Encontram-se assim reparados desde o ultimo verão e em serviço, approximadamente cem d'estes vehiculos, incluindo especialmente as carruagens tramways.

Citaremos enfim que o numero de aros de rodas novos, aplicados em 1899, excede quasi 25% o de 1898 e que o abandono de eixos mais antigos de 85% e sua substituição pelos de 95% começada em 1898, depois de uma interrupção de tres annos, foi continuada em 1899.

Avarias em transito—Por ultimo devemos registar que o numero de avarias em transito, que testemunha o bom estado de conservação do material, baixou a 51, representando apenas uma avaria por 92.295 quilometro-trem em lugar de uma por 64.115 quilometro-trem em 1898, por 59.682 em 1897 e por 45.842 em 1896.

Effectivo de locomotivas—No corrente anno de 1899, o effectivo de locomotivas em serviço foi aumentado com as quatro já mencionadas máquinas «Compound» da Fabrica Fives Lille e com mais duas n.º 116 e 127 reconstruídas nas nossas officinas geraes.

O numero de locomotivas uteis (em serviço ou momentaneamente em reparação) foi elevado a 128 sobre as quaes 1/8 (15) se encontram normalmente em reparação como indicámos no anno anterior, isto é, 8 em grande reparação nas officinas geraes e 7 em reparação nos depositos.

A este effectivo, devemos acrescentar, em 1900, cinco locomotivas n.º 103 e 107 para as quaes já tinha sido anteriormente autorizada a compra de caldeiras e cuja reconstrução é considerada como de facto é, despesa de exploração e não despesa extraordinaria.

Effectivo de carruagens e vehiculos diversos—O effectivo dos vehiculos uteis em 31 de dezembro de 1899 era de 2.429, decompondo-se em 538 carruagens de todas as classes, 103 fourgons e 1.788 wagons de diferentes tipos.

4.º — Despesas extraordinarias

Uma empresa ferro-viaria tem forçosamente de attender, e de modo constante a grande quantidade de despesas, verdadeiramente complementares de primeiro estabelecimento (aumento de material, alargamento de estações, etc.) que o desenvolvimento de tráfico exige imperiosamente e cuja serie nunca é encerrada, enquanto dura a exploração. Nos annos que acabam de decorrer, desde 1894, a Companhia Real teve de fazer face, não só á acumulação de despesas d'essa natureza anteriormente adiadas, mas também a importantes encargos extraordinarios, só só de reparação mas de reconstrução, consequencia fatal da paralysação nas reparações que se havia dado.

O anno de 1899, graças á avultada quantia que ficou disponível, depois do pagamento das despesas de exploração e dos encargos de juros das nossas obrigações de 1.º grau (quantia que foi de 759.141\$119 réis ou 4.217.450 francos ao cambio par) deve ser julgado por excellencia o anno de liquidação do passado e n'elle se pagou a maior parte dos compromissos da Companhia ainda existentes em 31 de dezembro de 1897.

E sem falarmos da liquidação definitiva das questões pendentes com os srs. Bartissol e Hersent, liquidação a que se fez face, quanto á primeira com o deposito realizado em Paris em 1895 e á segunda com o recurso especial de venda do edificio do hotel annexo á estação do Rocio, independentemente da compra de obrigações necessarias para a amortização minima, relativa ao exercicio de 1898, e da constituição que já fizemos da provisão que assegura a amortização do exercicio de 1898 — o anno de 1899 findou com o pagamento de despesas extraordinarias por quantia excepcional, mas que collocaram sem duvida a nossa empresa, a datar do anno corrente, em regimen normal.

Essas despesas extraordinarias pagas em 1899 resumem-se nos termos seguintes:

Renovação da via — substituição dos carris de 30	255 : 566\$301
Renovação das pontes.....	1 : 322\$656
Transformação e reconstrução do material.....	60 : 556\$206
Despesas complementares de primeiro estabelecimento.....	317 : 445\$163
Total.....	325 : 586\$622
	643 : 031\$785

E devemos ainda acrescentar a esta quantia a de 25 : 533\$508 réis, relativa á final restauração das nossas officinas geraes, incendiadas em 1895, despesa para a qual tinhamos em caixa a parte correspondente, recebida por indemnização das companhias de seguros.

Independentemente dos esclarecimentos e desenvolvimentos que os documentos n.º 16 a 19 dão sobre este ponto, entendemos

ser conveniente prestar aqui mais algumas informações sobre estas diferentes despesas extraordinárias.

A substituição dos carris de 30 kil. pelos de 40 kil. está feita, desde Lisboa até Pampilhosa, isto é sobre 239 kil., que nos pertencem, de parte de grande linha-férrea, Lisboa-Paris, percorrida pelo Sud-Express. A despesa d'esta origem, de 1890 a 1899 inclusivamente (documento n.º 32) foi de 551:113.786 réis. E é preciso também não esquecer que temos necessidade de continuar esse trabalho de substituição dos carris além da Pampilhosa até o Porto (105 kilómetros). Mas com o melhoramento do ballastro, o reforço das ligações e o maior cuidado nas reparações da via de toda a ordem, que hoje affincadamente empregámos n'esta ultima secção, não haverá inconveniente de maior em adiar por algum tempo esse trabalho dando-se, de mais a mais, a actual carestia extraordinaria do ferro e, quando a despesa deva começar, poderá ser escalonada por alguns annos.

A renovação dos taboleiros metálicos, que custou até o fim de dezembro ultimo 247:961.167 (documento n.º 31), pôde ser considerada quasi como finda.

A quantia de 60:556.206 réis, dispendidos na transformação e reconstrução do material, refere-se, na sua parte mais avultada, a locomotivas antigas reconstruídas, quasi da primeira à ultima peça, nas nossas oficinas geraes.

Quanto aos 325:586.622 réis de despesas complementares de primeiro estabelecimento dividem-se assim:

134:981.762 de material circulante, comprehendendo principalmente o saldo do pagamento das 4 locomotivas «Compound» da Companhia de Fives Lille, a construção nas nossas oficinas de 12 carruagens tramways e 11 fourgons entregues à exploração em 1899 e de 24 wagons e 12 carruagens-tramways em curso de execução em 31 de dezembro ultimo.

78:086.883 de mobilia, utensílios e ferramentas, para as nossas oficinas, entre as quais numerosas máquinas-ferramentas, que importámos directamente das casas dos melhores construtores em cada especialidade, algumas da America e que representam para as nossas oficinas um provimento de ferramentas muito mais aperfeiçoado do que antes do incendio.

112:517.977 de trabalhos complementares do primeiro estabelecimento, minuciosamente descriptos no documento n.º 18, que comprehendem novas vias de resguardo ou novos caes para mercadorias em diferentes estações, tomas d'água supplementares, numerosas installações d'apparelhos de segurança de varias ordens, criação de um novo apeadeiro nas Mercês na linha de Cintra, construção de uma officina de reparação no Entroncamento, alargamento das oficinas em Alcantara e Gaia, etc.

E pelo que respeita emfim à restauração das oficinas geraes de Lisboa, não foi só o provimento das ferramentas que foi melhorado; na reconstrução dos edifícios foram substituídas as vigas de madeira das coberturas por armações metálicas, de maneira a polos ao abrigo de um novo incendio; além d'isso construiram-se diferentes annexos, realizaram-se varias transformações vantajosas, renovaram-se as vias ferreas e começaram os trabalhos da iluminação electrica das mesmas officinas, iluminação que, dentro em pouco estará terminada.

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de ferro da Beira Alta e de Salamanca à fronteira portugueza

Feira annual e grandes touradas em Salamanca

Nos dias 11, 12 e 13 de Setembro de 1900

Bilhetes de ida e volta por preços resumidissimos validos para Ida nos dias 7 a 25 de setembro/ pelos comboios ordinarios

Volta nos dias 9 a 25 de setembro/

Estes prazos de validade permitem aos passageiros poder assistir ás

Grandes corridas de touros em Valladolid

Nos dias 15, 16, 17 e 18 de Setembro

Tomando para isso, em Salamanca, bilhetes especiais de ida e volta

Preços dos bilhetes de Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Salamanca e volta:

1.ª classe 9.500 réis—2.ª classe 5.500 réis

mais o imposto de sêllo para o governo portuguez e a importancia resultante da diferença de cambio, no participe da Companhia hespanhola

Mais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 25 de agosto de 1900.

Viagens de recreio à Figueira da Foz

Grandes corridas de touros em 8 e 9 de Setembro de 1900

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo a Figueira, validos pelos comboios ordinarios

PREÇOS

Lisboa R. ou C. dos Soldados	1.ª cl. 6.000	2.ª cl. 4.000	3.ª cl. 3.000
Torres Vedras	4.000	2.800	2.000
Caldas ou S. Martinho	3.000	2.000	1.500
Cella ou Vallado	2.500	1.700	1.200
Mogofores a Porto, ambas inclusivas	2.000	1.500	1.000
Fundão	—	3.040	2.170
Tortozendo	—	2.720	1.950
Covilhã	—	2.600	1.850
Caria	—	2.250	1.610
Belmonte	—	2.160	1.550
Benespera	—	1.800	1.290
Sabugal	—	1.580	1.130

mais o imposto de sêllo para o governo

VALIDADE

IDA nos dias 7 a 9 — VOLTA nos dias 8 a 10 de setembro

E' permitido aos passageiros de 1.ª classe ocuparem logares de luxo nas condições e tabeladas para o serviço ordinario, mediante o pagamento do respectivo supplemento.

Para demais condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 28 d'agosto de 1900.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de óleo mineral para injeção de travessas

No dia 10 de setembro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.500 toneladas de óleo mineral para injeção de travessas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolónia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escritórios da companhia, 28, rue de Chateaudun.

Lisboa, 9 de agosto de 1900.

Caminhos de ferro do estado

Conselho de administração

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 20 de setembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na secretaria d'este conselho (edifício do ministerio das obras publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

3.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do sul e sueste.

3.000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de effectuar na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito de 600.000 réis por cada um dos lotes de carvão, ou de 1.200.000 réis para a totalidade do fornecimento.

O deposito definitivo que são obrigados a fazer os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, ou na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e no Porto, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 25 de agosto de 1900.

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.

LISBOA

Rodolfo Beck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

LISBOA

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

LISBOA

Canha & Formigal. — Arugos de mercearia. — P. do Município, 4, 5, 6 e 7.

LISBOA

João Maria Brav. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, alemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

PORIO

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

PORIO

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

LISBOA

Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^o ordre. — Prop. Victor Sasseti.

LISBOA

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

LISBOA

Restaurante Tavares. — Cosinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Número telephonico, 450.

PORIO

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 à Batalha). Serviço de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Prop. Lopez Munhos.

PORIO

Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço. — 15000 a 15400 réis diarios.

ALCOBAÇA

Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Prop. Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS

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

CALDAS DA RAINHA

Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Cosinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CALDAS DA RAINHA

Hotel Madrid. — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.^o ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CASCAES

Hotel Central. — De 1.^o ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

CINTRA

Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1500 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA

Hotel Neto. — 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 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Ronão Garcia Vinhas.

COIMBRA

Hotel dos Caminhos de Ferro — Praça de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcedivel aceito, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

LEIRIA

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

HAMBURGO

Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Servico directo entre Hamburgo e Hespanha.

MADRID

Cesar Ferent. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

PARIS

Ad Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

VALENCIA D'ALCANIARA

D Alejandro Campero. — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANIARA

Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.

ESIORIL

Hotel de Paris. — Casa de 1.^o ordem. — Serviço esmerado. Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços rasoaveis. — Prop. Léon Lacam.

FARO

Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

FIGUEIRA DA FOZ

Grande hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.^o ordem. Diaria 1500 a 2000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

GUIMARAES

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

GRANADA

Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

LEIRIA

Hotel Central. — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcedivel. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français.

MAFRA

Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 réis por dia até 1500. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

MONTESTURIL

Grand Hotel d'Italia. — De 1.^o ordem; construido especialmente; proximo da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cosinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Prop. — Petracchi Felice.

NAZARETH

Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 1700 réis; em setembro, desde 1500 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

SANTIAGO (Galliza)

Hotel Restaurante e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C. —

SEVILHA

Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala se portuguez, frances, inglez, italiano e alemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

SEVILHA

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

SOBRADO DE PAIVA

Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES
Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.^o || Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Setembro de 1900

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa	Entranco.	Lisboa	Pamp.	V. Formoso	Pamp.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5- 5 m.	5-25 m.	6- 0 m.	6-20 m.	6-55 m.	8- 5 m.	9-12 m.	8- 0 m.	9-11 m.	b 1-20 t.	5-28 t.	4- 0 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-40 m.	10-45 m.	9-20 m.	10-20 m.	10-25 m.	b 4-35 t.	9- 0 n.	6- 0 t.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 10-55 m.	11-35 m.	a 9-50 m.	12- 1 t.	12- 1 t.	b 10-10 n.	12-17 t.	a 1- 5 n.
7-15 m.	7-40 m.	8- 0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-27 t.	11- 0 m.	12- 1 t.	12- 1 t.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
8- 5 m.	8-25 m.	9- 0 m.	9-20 m.	1- 0 t.	2- 7 t.	a 12-40 t.	1-26 t.	1-26 t.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
8-45 m.	9- 5 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-50 t.	3-57 t.	1- 5 t.	2- 5 t.	2- 5 t.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	a 4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.	3-46 t.	3-46 t.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
10-15 m.	10-40 m.	11- 0 m.	11-25 m.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-10 t.	5-10 t.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
11- 5 m.	11-25 m.	12- 0 m.	12-20 t.	5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.	6-55 t.	6-55 t.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
11-15 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.	7-52 t.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
12-35 t.	12-55 t.	13-0 t.	1-50 t.	9- 0 n.	10- 7 n.	7-25 t.	8-25 n.	8-25 n.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
1-15 t.	1-40 t.	2- 0 t.	2-25 t.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	9-56 n.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
2- 5 t.	2-25 t.	3- 0 t.	3-20 t.	11-15 n.	12-24 n.	10-50 n.	12- 5 n.	12- 5 n.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-45 n.	1-52 n.	a 12- 5 n.	12-44 n.	12-44 n.	b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
4-15 t.	4-40 t.	5- 0 t.	5-25 t.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
5- 5 t.	5-25 t.	6- 0 t.	6-20 t.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
7-15 t.	7-40 t.	8- 0 n.	8-25 n.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
8- 5 n.	8-25 n.	9- 0 n.	9-20 n.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
11- 5 n.	11-25 n.	12- 0 n.	12-20 n.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.						b 8-50 m.	12-17 t.	12- 1 t.
C. SODRÉ P. ARCOIS C. SODRÉ			Lisboa	Povoa	Lisboa	Lisboa	Setubal	Lisboa	Ponto	Braga	Ponto
5-30 m.	5-55 m.	6- 5 m.	6-30 m.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	8-40 m.	7-48 m.	11- 5 m.	12- 5 t.
11-80 m.	11-55 m.	12- 5 t.	12-30 t.	3-5 t.	4- 3 t.	4-20 t.	5-29 t.	10- 5 m.	7-48 m.	11- 5 m.	12- 5 t.
1- 0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2- 0 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	11- 0 m.	7-48 m.	11- 5 m.	12- 5 t.
2-30 t.	2-55 t.	3- 5 t.	3-30 t.					12-50 t.	8-49 m.	10-35 m.	12- 5 t.
3-30 n.	8-55 n.	9- 5 n.	9-30 n.					12-50 t.	8-49 m.	10-35 m.	12- 5 t.
10- 0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11- 0 n.					12-50 t.	8-49 m.	10-35 m.	12- 5 t.
11-30 n.	11-55 n.	12- 5 n.	12-30 n.					12-50 t.	8-49 m.	10-35 m.	12- 5 t.
C. SODRÉ Cascaes C. Sodré			Lisboa	Santarem	Lisboa	Lisboa	Evora	Lisboa	Ponto	Valenca	Ponto
a 6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12- 5 t.	6- 0 t.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	b 11-10 m.	1-36 t.	5- 0 t.	b 7-42 t.	1-23 t.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
7- 0 m.	7-52 m.	7- 8 m.	8- 0 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
7-45 m.	8-50 m.	a 8-25 m.	9- 2 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
10- 0 m.	10-52 m.	10- 8 m.	11- 0 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12- 2 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 12-55 t.	1-32 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 14-0 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-50 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-20 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
4- 0 t.	4-52 t.	4- 8 t.	5- 0 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	5-17 t.	5-50 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
7- 0 t.	7-52 t.	7- 8 t.	8- 0 n.					12-20 t.	1-20 n.	1-20 t.	7-10 t.
a 7-40 t.	8-17 t.	7-45 t.	8-50 t.		</td						

