

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

| | Páginas |
|--|-----------|
| EXCURSÃO D'ENGENHARIA, por O. S. | 241 |
| PORTE OFFICIAL — Portarias de 11 de junho de 1902 e 30 de julho, 6, 20 e 25 de agosto, 1, 3 e 7 de setembro de 1900 do Ministerio das Obras Publicas | 243 |
| TRACÇÃO ELECTRICÁ | 244 |
| NOTAS DE VIAGEM — XXI — De Buda-Pest a Fiume | 245 |
| MELHORAMENTOS DE LISBOA | 245 |
| A'S NOVIDADES | 246 |
| COMO SE VIAJA NOS ESTADOS UNIDOS | 246 |
| PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes | 247 a 249 |
| NOVAS CARRUAGENS DE 3.ª CLASSE | 250 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Vendas Novas — Villa Real — Pias a Moura — Lourenço Marques — Benguela — Tremvias electricos — Mormugão — Porto Alexandre e Macau — Pessoal ferro-viario — Sul e Sueste — Material circulante — Rebocador — Estação de Faro — Norte e Leste — Excursão a Madrid — Novo apeadeiro — Discos Barbosa — Sinetas de aviso — Mirandella e Vizeu | 250 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Alemanha — Russia — Austria-Hungria — Egypto — Angelia — China | 251 |
| COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração | 251 |
| AVISOS DE SERVIÇO | 253 |
| ARREMATACÕES | 253 |
| AGENDA DO VIAJANTE | 254 |
| HORARIO EM 16 DE AGOSTO DE 1902 | 255 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA | 256 |

EXCURSÃO D'ENGENHARIA

No desejo justificado de darmos aos nossos leitores uma noticia desenvolvida sobre a construcção da linha de Vendas Novas a Sant'Anna, a que já se referiu no numero anterior a penna brilhante d'um nosso distincto collaborador, penna todavia que, por descrever cousas que respeitavam ao auctor, ficou demasiado avara de elogios e deixou na sombra tudo quanto poderia significar um simples louvôr a quem executa estes trabalhos; fômos nós examinar, *in loco*, as obras que se estão executando na nova linha ferrea.

E não nos arrependemos da excursão, por mais d'um titulo, interessante. Bastavam os primores da recepção, o agrado d'uma viagem em conversação cortada de palestras scientificas, os encantos da rasgada paysagem do Ribatejo estendendo ao sol d'um formoso dia de estio, plana e larga a sua campina com as manchas do verde glauco dos milheirões em plena vegetação, salpicada de médas de palha, que lembram pagódes chinezes, elevando-se no amarello escuro dos restolhos calcinados, cortada pela lamina de aço polido do rio em que passam as vellas triangulares dos barcos, como grandes azas de aves; bastariam os pequenos quadros dos tropeis de aguas a banhar-se no rio, das manadas de touros inquietos e curiosos que marcham ao longe, docilmente conduzidos pelo maioral a cavallo, d'aguilhão erguido; bastava o passeio em si, para um dia d'estes, constituir um parenthesis luminoso na monotonia-exhaustante da nossa vida de trabalho, um banho de oxygenio nos nossos pulmões, um tonico subtil para o nosso sangue.

Mas havia mais. Raras vezes, em uma extensão tão

curta, se poderão observar tão variados exemplos e particularidades de construcção d'uma linha ferrea.

Logo á sahida, ou na ligação com a linha de leste, em Setil, o desmonte de emprestimo para o aterro pelo campo, que ha de medir 200.000 metros cubicos. Mais adiante, as provas d'uma ponte de ferro, montada sobre cavalletes e accrescentada com um viaducto de madeira. Mais longe, o cravar das estacas para os encontros da grande ponte sobre o Tejo. Na outra margem, as fundações, pelo ar comprimido, da ponte sobre a valla de Muge, e uma ponte de serviço em cavalletes de madeira para comboios ordinarios.

Tudo isto ainda accrescentado com varias terraplenagens, e com o extranho itinerario d'uma locomotiva que, á maneira das locomotoras viadoras, vem atravez dos campos, arrastando os vagon que a hão de fornecer de combustivel, passando sobre carris que, 6 vezes em cada dia, se tiram da rectaguarda para se lhe collocarem á frente.

Viagem instructiva por certo, digna de ser aconselhada aos cursos d'engenharia que aprenderiam nesta lição intuitiva muitos factos que os livros não ensinam.

*

Com o illustre director da construcção, engenheiro Vasconcellos Porto, o engenheiro Bello, seu adjuncto, e o photographo amator sr. Chasselièvre, sahimos ás 6 horas da manhã de Santa Apolonia.

Vasconcellos Porto dá algumas ordens e falla sobre o serviço. O engenheiro Bello está indignado. Teve de pagar por um preço exorbitante uma parcella de coucella d'um proprietario exigente.

Não devia transigir-se! E' certo porém que, se esse patriota tivesse bem a *intuição* da engenharia, patriota como é, pediria muito mais, attenta a falta que fazia a superficie expropriada e cuja aquisição, mesmo cara, representou uma notavel economia na construcção.

Urge trabalhar e aproveitar o estio.

A ponte do Tejo, para que possa construir-se em dois annos, exige que se comece já.

Não póde lançar-se sem se construirem os grandes aterros que constituem as suas avenidas, e estes aterros só ficam em boas condições economicas empregando-se comboios para os transportes das terras.

Na margem direita do Tejo era relativamente facil a solução. Adquiriu-se ao sr. Pinto Barreiros o outeiro do Setil junto á linha ferrea e começou a decepar-se methodicamente. Lá está o chefe de trabalhos Brousse com 200 operarios numa frente de ataque de 500 metros, distribuidos em degraus, d'onde cahem as terras para os vagon em continuado movimento. O cruzamento com a linha de leste, d'estas linhas de serviço, foi feito com todas as precauções de segurança. A estação está perfeitamente sinalizada; installou-se um atravessamento á ingleza, montaram-se semaphoros e aparelhos de encravamento.

Já tem passado para a lezíria uma boa parte das terras do Setil. O estaleiro servido por 380 homens, vae dando signal de si. A linha encurva-se graciosamente voltando-se para jusante e dirige-se depois em recta, normalmente ao rio, sobre um aterro cujo coroamento fica na cota do da linha de leste.

Nem ha perigo de que, este grande aterro, formando um dique transversal, venha a ser cortado ou derrubado pelas aguas das cheias. O regimen da bacia é curioso e desconhecido para muitos. O dique de Vallada, obra monumental que tão bons serviços tem prestado na margem direita do Tejo, é um dique insubmersivel, que sustenta as aguas do rio mesmo quando o seu nivel chega a ser muito superior ao dos campos marginaes que o mesmo dique defende.

Não são, então, as aguas do rio que transpondo o dique ou galgando-o, vão inundar os campos no sitio por onde passa o aterro da nova linha. Quando elles se alagam, as aguas veem de jusante pelo refluxo, e, de montante, pelo trasbordo no dique das *Omnias*, que já não sustenta toda a massa das cheias do rio como o dique de Vallada faz.

Ha portanto nas planicies de Sant'Anna o encontro de duas correntes de pequena velocidade e em sentidos oppostos: a de jusante pelo refluxo, a de montante pelos sobejos das aguas que transpõem os diques naturais das *Omnias*, e pelas aguas da pequena bacia da região. Isto tudo dá uma cheia cujo nivel fica sempre inferior ao nivel do rio amparado pelo dique. Estão assim em equilibrio estas aguas, e não ha por isso a receiar erosões ou rupturas, nem prejuizos agricolas pelo embaraço do aterro.

A prevenir qualquer effeito de resaca, este aterro protege-se em ambos os taludes com um revestimento de pedra, granito de Alcains, com cerca de 40 centimetros de espessura, excellentemente executado.

Sigamos por esta linha em que circulam os comboios de vagon-plataformas cheios de terras com as caixas de lubrificação protegidas por oleados, a que os operarios chamam pittorescamente *calcinhas*.

Chegamos á ponte de serviço que hontem foi provada. E' uma ponte provisoria em que se aproveitaram os banzos d'uma antiga ponte que serviu no Vouga, uma veterana de comboios de grande velocidade, agora restaurada com contraventos novos e que se comportou bellamente nas experiencias. Passa sobre a valla e assenta sobre encontros de madeira, protegidos por pedra secca, duas filas de 4 estacas cravadas com a néga de 2 centimetros, ligadas por um chapio horisontal sobre o qual se erguem dois prumos correspondentes ás madres, a seu turno coroados por um duplo chapio, triangulados por uma dupla cruz de Santo André e amparados por duas escoras ligadas ás estacas exteriores.

E' nestes chapios que assentam duplas dormentes que servem de suporte ás vigas da ponte.

Os tramos teem 18,20 de vão. Como a abertura é maior, para permittir o sirgadoiro, accrescentou-se para nascente um pequeno viaducto de madeira, fortemente escorado e apoiado em estacaria.

Vae proceder-se á prova. Chega a machina com o seu tender e um vagon de pedra; vae lentamente collocar-se na situação que obriga a maior trabalho as duas vigas. Trepidam ligeiramente as duas reguas verticaes collocadas ao meio, e que podem escorregar livremente, encostadas a outras reguas cravadas no leito da valla. Um nivel, posto na margem, visa as miras fallantes assentes nos cavalletes dos encontros. Vae lêr-se a flecha no fim de 10 minutos; accusa 25 millimetros; o nivel dá 2 millimetros de assentamento. Pois quê?! diz o engenheiro Bello, se a ponte já estava

tão habituada a estas cargas havia de comportar-se mal?!.

Passou a machina. Sobem ao ar alguns foguetes.

O engenheiro Vasconcellos Porto cumprimenta o chefe dos trabalhos da 1.^a secção, Alves, o montador da ponte e o encarregado do estaleiro.

Está feita com singela solemnidade a inauguração d'esta obra provisoria, essencial para a construcção do aterro até o encontro da grande ponte do Tejo.

O sol vae aquecendo. Começa a tremer no ar, em vibrações ondulentas. o horisonte em que se esfumam ao longe os montes do Cartaxo. Os choupos esbeltos e esguios alinham-se como soldados, formando palissadas d'um verde d'esmeralda. Espera-nos na séde da secção, a quinta chamada de D. Vasco o celebre heroe, uma refeição digna d'esse preclaro varão. Fazem se-lhe as devidas honras e vamos para o dique onde começaram já os trabalhos para as fundações do encontro. Uma pequena locomovel anima o guindaste d'um bate estacas.

Vão-se cravando no terreno os pinheiros com 10 e 12 metros, tendo os seus ferrões na ponta e os seus anneis de ferro na cabeça.

O martello cahe rapido, dando um som secco. A estaca cede; já é necessario addicionar-lhe bem centralizada, uma outra que a empurra.

Começa a descer menos. Recusa-se... nega-se, ficando a cabeça sepultada na agua do poço um recinto revesido de pranchas que limita a base do encontro com 5^m,91 \times 7^m,06. Assim se cravam 48 estacas com a nega de 21 centimetros em 30 pancadas de martello, caindo de 13 metros de altura.

E' d'ali que ha de sahir a ponte de 840 metros de comprimento, construida pela conhecida casa Fives-Lille, que tem já installações para o seu pessoal, um engenheiro e varios empregados.

Lancemos os olhos para o rio em que pendem alguns salgueiros e em cujo areal bate o sol de chapa, offuscante. Passemos na bateira á outra margem. Já lá se estão fundando pilares e um encontro da ponte de Muge.

Uma locomovel abrigada numa barraca de madeira põe em actividade as bombas de ar.

Pequena pressão por enquanto—duas atmospheres.

Os caixões de ferro do encontro e dos pilares estão collocados e começam, dois d'elles, a descer.

Dentro trabalha-se. Estão a chegar as terras, areia preta das infiltrações humíferas. Em cima vae-se construindo alvenaria hydraulica com a excellente cal do Teil. O engenheiro fiscal, Alvaro de Castellões, que tivemos o prazer de encontrar e nos acompanhou depois, toma uma amostra da argamassa, e amostras das pedras, colhidas ali o acto de se applicarem.

Vamos examinar a solida ponte de serviço sobre pilares de madeira, destinada aos comboios enquanto se não construir a definitiva, e destinada tambem aos vagonetes que d'ali vão até a margem esquerda do Tejo.

Bem construida obra. Os pilares são filas de 4 estacas bem alinhadas, trianguladas por cruces de Santo André e ligadas por chapio. Os montantes, tambem com cruces, erguem-se sobre as duas estacas interiores. A' altura das exteriores vão dar duas escoras. D'um pilar a outro o vão é vencido por uma viga escorada e amparada por um nivel, sendo as duas escoras pertencentes ao mesmo pilar ligadas ainda por uma travessa horisontal a meia altura. Todas as ligações feitas com solidas cavilhas de rosca de ferro forjado.

Na frente, ou na margem esquerda da valla de Muge cava-se uma trincheira na duna do pinhal; é um emprestimo para o aterro da avenida da ponte grande e d'esta que tem 100 metros de vão e vae ser construida pela companhia, sendo só as fundações feitas pela casa

Fives-Lille para se utilizar o seu material que havia de servir na ponte do Tejo.

Vamos agora assistir ao trajecto da locomotiva. Vem ainda longe na sua marcha retrograda.

Descreveu o grande arco e dirige-se a Muge depois de ter passado desarmada o Tejo, 4 kilometros a jusante.

Toma-se a estrada real n.º 16 que vae de Muge e segue-se para o Paul de Magos.

Atravessa se um longo pinhal a precisar de desbaste. O calor aperta e a sêde tambem.

Chegamos á locomotiva, Lá estava com um aspecto desolado como um passaro na gaiola que vê os outros a voar. Coitada, habituada a correr veloz ao longo d'umas fitas d'aço solidamente apoiadas em almofadas de madeira e condemnada agora a um movimento *por sacadas*, a uma velocidade de boi cocho!

O capataz Moreira com as suas longas barbas patriarchaes dirige o trabalho dos 100 operarios d'aquella linha ferrea que anda.

O engenheiro Porto faz algumas observações e correcções. A locomotiva atravessa a estrada. Assentam-se carris na frente. Dá-se ordem para avançar. A machina tenta-o em vão. Geme, toma folego, expelle vapor dos cilindros, treme, patina. Olha-nos envergonhada. A linha segue em rampa e em curva apertada. Tenta de novo; patina.

Precisa de areia nos carris. Lançam-se algumas pás. Lá vae. Arrasta a sua cruz de hulha penosamente, mas triumpho e vence um novo lanço. D'aqui a dias está em Muge, passa a ponte e chega á margem esquerda do Tejo.

Fica a linha cortada só pelo grande rio e vencida por locomotivas d'um e d'outro lado. Como a machina 115 ha de trocar, em silvos de alegria, dos seus esforços de hontem ao passar celere depois pela estrada real 16.

Vae ter o seu abrigo e uma toma de agua em Muge —um conforto muito merecido apoz tão duros labores.

Esta marcha da locomotiva atravez dos campos, foi uma verdadeira marcha estrategica e só por si mostra como está bem entregue a direcção superior da construcção. E' á estrategia da administração. Não basta saber construir bem, saber construir segundo as condições technicas, estudar um perfil, uma planta, uma obra d'arte. E' necessario ter a intuição pratica, o talento administrativo que leva a adoptar, a escolher, a descobrir as soluções mais economicas, em tempo e em dinheiro.

Por esta marcha conseguiu-se fazer em comboios os grandes movimentos de terras e os transportes de pedra que falta naquelles sitios; realizam-se grandes economias na construcção, pôdem executar-se mais rapidamente aquelles grandes aterros.

Era a parte vital, a mais difficil e importante do trabalho.

D'ali para Vendas Novas a obra simplifica-se. Parte já feita ou começada pela antiga empresa, outra parte principalmente na 3.ª secção, ao kilometro 50,745 até 0,70, de construcção facil. Tem uma ponte de 20 metros, outra de 30 em Canha, uma estação em Canha e um apeadeiro no Vidigal com pequenos movimentos de terra.

Na 2.ª secção do kilometro 27,5 até o 50,745 é que ha alguma obras mais; a estação de Coruche, a ponte do Sorraia com 100 metros, em 3 tramos, uma ponte de 30, um viaducto de 30.

Ainda na 1.ª secção ha a construir a ponte de 144,40 em 4 tramos no valle de Azambuja e outras.

Fica, porém, tudo esboçado e em circumstancias de trabalho normal ou correntio.

A actividade inexcédível e superior criterio do tecnico que é já hoje uma reputação nacional em as-

sumptos ferroviarios, o engenheiro Vasconcellos Porto, se deverá tudo isto. A elle se deverá tambem que a abertura á exploração se faça no praso previsto.

Por nossa parte deve-lhe quem escreve estas linhas uma proveitosa lição de cousas e uma excursão de gratas recordações.

O. S.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Magestade El-Rei, tendo em vista as justas exigencias da exploração regular das linhas do Minho e Douro e a protecção que importa dispensar á industria nacional: ha por bem auctorizar a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a contractar com os estabelecimentos metallurgicos do Porto, representados por Henrique Carvalho da Assumpção, Isidro de Campos e Antonio José Nogueira, o fornecimento dos leitos e caixas de cinquenta vagon para as referidas linhas pela quantia de 36:000\$ réis, nos termos e condições do caderno de encargos de 26 de maio ultimo, elaborado pelo Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro e accite pelos mencionados representantes das fabricas do Porto.

Paço, em 14 de junho de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o processo do concurso publico effectuado em 30 de maio ultimo para as empreitadas de construcção das pontes do Pinhão e do Pocinho sobre o rio Douro: ha por bem, nos termos do artigo 9.º do respectivo programma, aprovado por portaria de 17 de fevereiro ultimo, não fazer a adjudicação das referidas empreitadas e mandar abrir novo concurso por espaço de quinze dias para a empreitada relativa á ponte do Pinhão, com as mesmas condições do concurso anterior.

Determina ainda o mesmo Augusto Senhor que, pela administração do Caminhos de ferro do Estado, seja mandado elaborar, sem perda de tempo, o projecto da ponte do Pocinho, de modo que possam constituir objecto de empreitadas distinctas a construcção das avenidas e das alvenarias da ponte e o seu taboleiro metallico.

Paço, em 14 de junho de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo participado a este Ministerio o director fiscal de exploração do caminho de ferro, em officio n.º 224, de 26 de maio findo, ter a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes dado principio aos trabalhos de construcção do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, nos termos do contracto realizado entre a citada Companhia e a dos Caminhos de Ferro Meridionaes, aprovado por portaria de 11 de maio de 1900; e

Convindo nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864, saber do modo como a referida Companhia dá cumprimento ás clausulas e condições expressas no alvará de concessão de 13 de dezembro de 1888:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que, nos termos do decreto de 15 de março de 1888, fique a cargo do director fiscal da exploração de caminho de ferro, a fiscalização da construcção do referido caminho de ferro.

Paço, em 17 de junho de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Por ordem superior se publica o seguinte:

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 13 de novembro do anno proximo passado do extincto conselho superior de Obras Publicas e Minas: ha por bem approvar o projecto datado de 14 de outubro d'aquelle anno de modificação da directriz da 1.ª secção do Caminho de Ferro de Vendas Novas a Santarem, comprehendida entre o ponto junção com a linha de leste e o kilometro 34, junto a Coruche, apresentado pela companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, ficando esta directriz substituindo a do troço respectivo do projecto aprovado em portaria de 25 de maio de 1901 e determinar:

1.º Que apresente sem perda de tempo o projecto definitivo e completo de toda a linha com as variantes constantes do mencionado estudo e quaesquer outras que pretenda ainda propôr entre Coruche e Vendas Novas, não podendo fazer uso algum, na construcção da linha da accitação das variantes, senão depois de aprovado aquelle projecto;

2.º Que a approvação da ligação da linha de Vendas Novas a Sant'Anna com a linha de leste na direcção descendente (Lisboa) não dispensa a companhia da obrigação de fazer a ligação na direcção ascendente (Sant'Anna) dentro dos prazos estipulados no seu contracto ;

3.º Que continue sujeita ás condições que haviam sido impostas pelo Governo relativamente ao projecto approved.

Paço, em 30 de julho de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 14 de dezembro ultimo do extincto Conselho Superior de Obras Publicas e Minas : ha por bem approvar o projecto datado de 27 de novembro do anno proximo passado da directriz da 2.ª secção do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarem, comprehendido entre Coruche (kilometro 34) e Vendas Novas, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, permittindo-se a continuação dos trabalhos de terraplenagens do novo projecto logo que sejam superiormente approvados os estudos relativos ás duas secções, e determinar :

1.º Que apresente sem perda de tempo os projectos das estações, apeadeiros, obras de arte e ligações com as linhas do sul e de leste, ficando dependente a approvação da abertura dos vãos e secção de vasão d'estas obras da apresentação dos respectivos projectos ;

2.º Que estabeleça as serventias atravez da linha ferrea, quer por meio de passagens de nivel, ou de passagens superiores ou inferiores, que pelo Governo forem julgadas necessarias em toda a linha.

Paço, em 30 de julho de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei ha por bem, conformando-se com o parecer de 30 de julho findo, do Conselho Technico de Obras Publicas, approvar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, dos typos de aqueductos a adoptar na construcção da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna.

O que se communica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias, para os devidos effeitos.

Paço, em 6 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas : ha por bem approvar, para os devidos effeitos, a planta cadastral apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, em data de 30 de maio ultimo.

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

Sua Majestade El-Rei conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas : ha por bem approvar o projecto datado de 30 de maio de 1900, das estações e typos de casas de guarda de caminhos de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

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

Sua Majestade El-Rei conformando-se com o parecer de 2 do corrente mez do Conselho Technico de Obras Publicas : ha por bem approvar o projecto, datado de 30 de maio ultimo, de alvenarias (pilares e encontros), das pontes do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes.

Paço, em 3 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas : ha por bem approvar o projecto, datado de 30 de maio ultimo, da variante dos Carvalhos, comprehendida entre os kilometros 54,920 e 59.000 no Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 25 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas de 16 de agosto ultimo: ha por bem approvar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, da ponte sobre o rio Tejo do Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 7 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 23 de agosto findo, do Conselho Technico de Obras Publicas : ha

por bem approvar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, da ponte sobre o valle de Muge, ao kilometro 0,324 do Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 1 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas, approvar o projecto de variante entre os pontos kilometricos 0,0 e 1,720 da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna, apresentado pela Companhia de Caminhos de Ferro Meridionaes.

Paço, em 1 de setembro de 1900 — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas : ha por bem approvar o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, da ponte sobre a valla de Azambuja no Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paços, em 1 de setembro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Majestade El-Rei conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas : ha por bem approvar o projecto datado de 30 de maio findo da variante de Montalvo, comprehendida entre o kilometro 4,340 e 10,840 no Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna.

Paço, em 25 de agosto de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

TRACÇÃO ELECTRICA

Agora que a camara municipal está empenhada em conhecer os horarios e tarifas da Companhia Carris e que são tantas as reclamações contra os contrasensos que resultam de nuns carros se pagar mais que noutros, para o mesmo destino, segundo as carreiras a que pertencem, lembramos á companhia e á camara que na carreira do Principe Real, por exemplo, se podia fazer uma alteração nas zonas, harmonizar os interesses do publico e a cobrança das passagens com os preços de outras carreiras.

Hoje quem está no Caes do Sodré e quer vir para a Avenida até a rua das Pretas vem num carro de Belem ou Santo Amaro por 30 réis, e se vier no do Principe Real paga 40 réis.

Do Principe Real para o Terreiro do Paço sempre se pagou nas antigas carreiras, pelo Alecrim, 30 réis, hoje é 40 réis.

Isto tudo se remedeia dividindo o percurso em 5 zonas e cobrando por 2,30 réis, por 3 ou 4,40 réis, pela carreira inteira 50 réis, da forma seguinte:

Rua das Pretas.

30 Alexandre Herculano.

30 30 Principe Real.

40 30 30 Camões.

40 40 30 30 Terreiro do Paço.

50 40 40 30 30 Rua das Pretas.

— 50 40 40 30 30 Alexandre Herculano.

— — 50 40 40 30 Principe Real.

— — — 50 40 40 Camões.

— — — — 50 40 Terreiro do Paço.

— — — — — 50 Rua das Pretas.

Assim já se não davam reclamações nem faltas de logica.

Hespanha

O tremvia electrico de Madrid ao Pardo ficará prompto dentro em breve.

Os trabalhos da linha já estão muito adeantados, faltando só construir a parte comprehendida entre a ponte de San Fernando e o Pardo, esperando-se que esteja concluida para meado de agosto.

*
Está-se estudando uma linha de *Fermoselle* a *Bar-ruecopardo* onde se divide em dois ramaes para *Lum-brales* e *Vitigerdino* e *Villa vieja* que liga com a linha de Salamanca á fronteira portugueza.

Aproveita-se a energia das quedas de agua do Douro e do Agueda.

*
Fizeram-se as experiencias officiaes de tracção electrica na linha de *Bilbao* a *Durango* e *Arratia*. Gastaram-se 45 minutos entre *Lemona* e *Durango*, sem paragem.

NOTAS DE VIAGEM

XXI

De Buda-Pest a Fiume

As ruas (*utcza*) e avenidas (*korut*) da capital da Hungria são largas e bem ornamentadas por edificios novos e notaveis; as avenidas formam um hemicyclo tendo por corda o rio, como os *boulevards* de Paris, e além d'estas ha algumas que irradiam do centro ou coração da cidade chamado o pequeno bairro *Belváros* que fica junto ao centro dos caes.

Um passeio por estes caes é delicioso, por terem frente para ali muitos dos monumentaes edificios da cidade e apreciar-se o movimento do rio, que é importantissimo, a bella montanha da outra margem com o imponente palacio real cujos jardins se estendem desde o alto até junto do rio, a ilha Margarida, as pontes.

Os carros electricos são por tracção subterranea dentro da cidade, e só fóra d'ella se servem de *trolley*. E mesmo na linha do caes, como ali não se permite a passagem de carros, a companhia teve que fazer uma importante e custosissima obra, construindo sobre os caes de embarque e sobre arcarias ao lado do passeio de peões, um caminho proprio, especie de mirante ou viaducto, gradeado dos dois lados onde os seus carros circulam parando apenas numas cancellas por onde se sae para a via publica ou d'ella se entra para a linha.

Na rua principal, a *Andrassy*, apesar de ter triplice largura do nosso Chiado, não se permite viação electrica.

Além d'estes carros ha um metropolitano electrico subterraneo que faz serviço continuo entre o Parque, a nordeste da cidade e a praça D. Francisco II chamada vulgarmente a «caserna de Carlos», por ser ali o grande quartel general.

A ponte suspensa que liga Pest a Buda é uma das maiores da Europa, tendo cerca de 400 metros de extensão e 10 de largo, sendo as cadeias suspensas de pilares de 50 metros d'altura.

Em frente da ponte, o engenheiro constructor d'esta, fez de sua conta um tunnel que facilita a circulação em Buda, evitando os grandes rodeios que havia que fazer para circular os jardins e palacio.

A peagem na ponte que é de 2 *kreuzers* (10 réis) por pessoa e a do tunnel que é igual teem representado uma fortuna para os constructores.

Ha tambem um funicular que conduz da entrada do tunnel ao alto da cidadella, e mais a oeste um ascensor de cremalheira que conduz ao *Svále-hegy*, um sitio encantador de vegetação e panoramas que não se deve deixar de visitar.

As 4 estações de caminhos de ferro, em Pest não teem importancia que mereçam menção especial, posto que a tenham pelo enorme movimento de passageiros e mercadorias que nellas se nota.

Em Buda ha uma só estação (*Pályaudvar*) a do Sul (*Dely*) onde tomei o comboio das 8 da manhã para me fazer conduzir pela *Stiria* e *Carniola* á margem do Mediterraneo, na poetica e interessante *Istria*.

A estação é pequena; o material circulante do sul é superior áquelle em que viajei nas outras linhas.

Carruagens de corredor lateral que são do typo experimentado com feliz exito no caminho de ferro de *Taunus* e nas linhas orientaes, e que a *Austria* adoptou como o melhor.

As plataformas são cobertas, as portas abrem nos dois sentidos; nas janellas ha uma barra de protecção de fôrma que sempre que se corre por completo a vidraça fica essa barra de ferro impedindo que o passageiro se debruce.

Um outro aperfeiçoamento é o da cobertura de protecção de todas as articulações de portas, de fôrma a impedir que os dedos sejam entalados, ao fechar.

O mais interessante do percurso até quasi o fim da viagem é a passagem do lago *Balaton*, que acompanhamos durante toda a sua extensão de 85 kilometros, pela margem sul.

Depois, em *Pragerhof*, começamos atacando a montanha para o que faremos uma grande curva.

E' muito interessante o panorama dos *Alpes Julianos* cuja cadeia vamos seguindo.

Laibach, capital da *Carniola*, é uma cidade importante e pittoresca.

Adiante atravessamos o rio d'este nome que tem o curioso curso pelo interior de duas montanhas, ora apparecendo a descoberto, ora sumindo-se nas entranhas da terra, tomando o nome de *Poik* nas grutas de *Adelsberg* uma das curiosidades mais notaveis da Europa, e que ninguem, que possa, deve deixar de ver.

Tem estas grutas a extensão de 4.172 metros e encerram salões de 200 metros de altura e 193 de comprimento. E' phantastico!

Entre as stalactites curiosas notei como mais original a que semelha uma toalha de linho transparente, pendurada numa saliencia da pedra.

O terreno é cada vez mais montanhoso e pittoresco.

Chegamos a *S. Peter*, entroncamento das linhas para *Truste* e para *Fiume*, onde teem que trasbordar os que seguem este destino, e que jantar, ou que se sujeitar á detestavel comida do bufete — barata e pessima.

D'ahi a *Fiume* vamos sempre na margem do rio, mas superiormente.

Chegamos finalmente ao destino e eis-nos absolutamente entre gente que não nos entende.

O seivo-croata é o idioma usado, e tão novo para mim que nem uma só palavra percebi.

Se ellas parecem tudo menos palavras, tal é o cascalhar de syllabas de que se compõem!

O que vale é um pouco de italiano que já se vae falando unico meio de nos entendermos com aquelles cavalheiros de colete flamante e um tapetinho redondo no alto da cabeça, por chapeo.

De resto, plena *Babel* nas ruas. Ouve-se falar croata, servio, dolmata, allemão, italiano, *madgyar*, turco, — uma perfeita inferneira.

Melhoramentos de Lisboa

VI

Reparações nas ruas

Dos varios apontamentos que temos, de assumptos a tratar nestes artigos, a commissão administrativa da camara vae, como que adivinhando-os, seguindo os mes-

mos assumptos, providenciando sobre alguns, o que a cidade tem de agradecer-lhe. Mais grata lhe ficaria, porém, tratando a valer de melhorar o pavimento das ruas, regulamentar o transito de vehiculos, o aceio dos trens e carros de transporte em commum, a permanencia de gente mal vestida nas ruas e praças, e tantos outros pequenos pormenores do serviço municipal, que dão a nota d'uma administração bem cuidada.

Um dos melhoramentos que tencionavamos indicar e sobre o qual, ao que lemos nos jornaes, a camara publicou uma postura de dificultar que continuamente as ruas estejam sendo abertas a cada momento, e se conservem esburacadas por muito tempo, conforme cada qual o entende.

A'parte as pequenas reparações de canos particulares, que são inevitaveis, temos tido, nos ultimos annos continuos trabalhos nas principaes ruas, feitos pelas companhias que, disfructando de monopolio para a exploração da sua industria, parece que teem o dominio absoluto de toda a cidade, não só á superficie da terra como até nas suas entranhas.

Quer a companhia do Gaz aproveitar os velhos canos da antiga companhia para prolongar o seu serviço até Cascaes, e, sem cerimonia, abre todas as ruas da Baixa; com todo o descanso faz o trabalho.

Depois vieram as morosas obras da tracção electrica e todos se lembram dos soffrimentos que a cidade teve por esse tempo, que parecia interminavel.

Acabados elles, e quando esperavamos ver socegadas as ruas e as nossas pernas sem perigo de se quebrarem em buracos e montões de pedras, a mesma Companhia Carris teve que enterrar os *feeders* — nova sublevação de terra e pedras assola todas as ruas.

Entretanto a companhia do Gaz ia furando, e abrindo vallas em grandes extensões para lançar os cabos de algumas installações particulares de electricidade, como a do theatro da Trindade, Crédit Lyonnais, etc.

Agora a dos telephonios, que bem podia ter aproveitado as aberturas feitas pelas suas collegas para instalar a rêde subterranea a que é obrigada pelo seu ultimo contracto, lá anda abrindo morosamente e fechando com maior pachorra, algumas ruas e naturalmente se prepara para, em pleno verão, quando a abertura do subsolo é mais perigosa pelas emanções de canos e poeiras que envenenam o ar, abrir tudo, perfurar tudo e deixar dias, semanas, abertas grandes boccas cujo halito é pestilencial.

Bem fez a camara em regulamentar isto.

Mas, não são sómente as companhias poderosas que descalçam e rompem os pavimentos das ruas, na sua faixa de rolagem e nos proprios passeios, entorpecendo naquellas o transito de vehiculos e nestes o de peões que muitas vezes são forçados, e por muito tempo, a sahir d'elles para o centro da rua, com manifesto incommodo por causa das lamas e perigo de serem atropellados pelos carros. Particulares, commerciantes que teem que fazer obras nas fachadas dos estabelecimentos, que metter gaz ou regular os esgotos, abrem os pavimentos, agglomeram pedras, põem grandes tapumes na via publica, e conservam estes pejamentos semanas, mezes, e até ha exemplos de annos.

Veja-se um tapume que existe na rua do Carmo; já não se lhe sabe ha quanto!

Ha, dizem, questões a derimir, embargos sobre a obra a levantar, mas o publico é que nada tem com isso e não deve ser incommodado; á camara cumpre velar pelos interesses e commodidades do mesmo publico.

Como correctivo lembramos que poderia a camara lançar um imposto suave pelos primeiros dias, progres-

sivo nos seguintes, por meio de licença para escavações nas ruas e passeios, e obrigar os interessados a pôr durante a noite um certo numero de lanternas, de luz vermelha, proporcional ao espaço interceptado (por exemplo, uma lanterna para cada metro quadrado de terreno) alugando a camara estas lanternas, que seriam de uma fôrma especial, por um determinado preço, não muito reduzido.

Com este gasto e o dos *cotos* para illuminação, não haveria vontade de protrair a conclusão das obras, como hoje succede.

A's «Novidades»

Em viagem na Suissa li o numero das *Novidades* de 25 do passado, em que tratando dos preços dos logares nos vagon-leitos Lisboa-Paris, se faz uma amavel referencia ao meu *Guia official* chamando-lhe *Diccionario de caminhos de ferro*, cathegoria a que eu nunca julguei elle merecesse ser elevado.

Pois saiba o collega que lhe pago na mesma moeda porque tambem eu fiz subir as *Novidades* á altura de 3 146 metros do nivel do mar, lendo os seus artigos no Hotel do Gornegrat, que é uma bella cabana onde nos levam 12 francos por uma cama.

Mas, voltando aos preços dos logares nos vagon-leitos, ainda bem que um leitor das *Novidades* veio, no jornal de 29, explicar como o calculo é feito e confirmar que os preços do meu *Guia* (e não *diccionario*) estão certos, o que limita a minha resposta a tão amaveis referencias a declarar que essas indicações me foram dadas pela propria companhia dos vagon-leitos, e são as que constam das suas tarifas.

O que eu vejo é que ella pretende imitar as companhias das linhas de montanha d'este paiz d'onde escrevo.

Por cá ellas, por meio dos seus arames e cremalheiras fazem-nos subir as mais altas montanhas — por lá ella, com o systema de fazer os calculos de preço, faz os passageiros *subir á serra* ou *ir ao arame*, se o leitor me perdoa os plebeismos.

M. C.

Como se viaja nos Estados Unidos

E' uma necessidade imperiosa para toda a nação que deseja não só prosperar, mas collocar-se tambem no numero das nações verdadeiramente civilizadas e cultas, o cuidar com esmero, melhorando-se tanto quanto possivel, os seus meios de communicação, pela incessante applicação dos progressos mais recentes e das condições de melhora que a pratica aconselha. E esta necessidade ainda se faz sentir mais poderosamente naquelles paizes onde os meios de transporte não tomaram ainda o desenvolvimento preciso.

Já sob o ponto de vista da facilidade d'esses meios de transporte, já pela sua admiravel multiplicidade, os norte americanos pôdem, incontestavelmente, servir de exemplo a todas as nações da velha Europa, ainda áquellas que se consideram mais adeantadas.

Na America é onde se exerce mais larga competencia entre umas e outras empresas que exploram as linhas de caminho de ferro. Todo o viajante encontra o maior numero de facilidades desde que escolhe para o seu itinerario a linha que mais lhe convém.

Para começo d'estas facilidades, em todos os hotéis

existe uma bibliotheca simplificada, onde cada uma das empresas competidoras tem a sua estante propria. E de cada uma d'essas estantes póde o viajante, sem nenhum dispendio, fornecer-se de todos os guias e de todos os horarios, de todos os planos e de todos os indicadores que se lhe tornem necessarios.

Na Europa existe o costume de só se abrirem as bilheteiras das estações de caminhos de ferro alguns minutos antes da partida dos comboios: e d'ahi o inconveniente e muitas vezes o grave prejuizo das *caudas* que se formam em face das bilheteiras, occasionando atropellamentos, encontros, pisadellas, e muitas vezes o não se poder chegar a tempo de tomar o comboio que está a partir.

Na America, as bilheteiras estão permanentemente abertas, além do que, em todos os hoteis e em varios pontos succursaes das companhias, espalhados pelas cidades, o passageiro póde encontrar á venda o bilhete que lhe é necessario.

As paredes das estações de caminhos de ferro americanos estão cobertas de avisos, horarios, indicações de serviço, que põem o viajante ao facto de todas as combinações de itinerarios e horarios. E essas estações conservam se tambem sempre abertas ao publico.

Ao fundo das gares, em face de cada comboio formado, ha um relógio que marca a hora da partida de esse comboio, e, em caracteres bem legiveis, o nome da estação terminus correspondente. Tomadas todas estas precauções, não ha necessidade de andar o passageiro á procura de um empregado que lhe diga qual é o comboio que lhe serve, e a hora a que deverá partir.

E será preciso que o passageiro seja totalmente estúpido para que não veja e não fique sabendo, logo que entre na gare, tudo quanto lhe convenha saber para seu governo.

O espirito equalitario dos americanos levou-os a suprimir as tres classes de passageiros que ainda vigoram na Europa. Na America só ha uma classe de vagon, cuja tarifa equivale ás da terceira classe nos outros paises, ligeiramente augmentada.

Esses vagon unicos chamam-se — *passenger car*. Todavia, se o passageiro quizer, por um pequeno supplemento, poderá installar-se durante o dia numa caruagem-salão e á noite num vagon-leito. Para completar esta facilidade, todo o material rolante é muito praticavel e extremamente commodo.

Cada vagon-salão é um pequeno palacio ambulante, adornado com mobiliario de luxo, especialmente commodo para a leitura durante a viagem, ou para a contemplação do panorama, que a vista vae percorrendo vertiginosamente. Em communicacão com o vagon-salão, vae o vagon-restaurant, onde o passageiro encontra tudo quanto o seu appetite lhe pedir.

E o passageiro póde, quando se sinta farto de estar sentado nos amplos *fauteuils* que abundam no salão, fazer um passeio em toda a extensão do comboio, pois para isso existe um magnifico corredor.

O supplemento a pagar para quem queira passar ao vagon-salão é de 20 centavos por cada hora de viagem, e pouco mais ou menos se paga para se occupar um lugar nos vagon leitos. Estes, que são repartidos em dois andares, offerecem todas as commodidades e confortos: toucadores, lavatorios, *water closets*, etc.

A maior parte dos comboios na America são rapidos directos, o que permite aos machinistas realizarem verdadeiras loucuras de velocidade, sem que os perigos a correr para o passageiro avultem mais do que na Europa.

As locomotivas americanas são resguardadas por uma

solida placa triangular de ferro, destinada a afastar o gado que possa encontrar-se sobre a linha, e para o mesmo fim ha uma campainha que o machinista faz tocar quando avista os rebanhos.

Em cada estação, o conductor percorre o comboio d'um extremo ao outro, annunciando o nome da gare onde pára.

E retrocedendo ao seu lugar, já com o comboio em marcha, annuncia o nome da estação seguinte.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhania Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Administração

Serviço de Contabilidade Central

Amortização no anno de 1901 com o producto
da venda de terrenos conquistados ao Telo

(Conclusão)

Em harmonia com o § 5.º do artigo 3.º dos estatutos, em seguida é publicada a numeração das obrigações de 4 por cento d'esta companhia, que foram amortizadas com o producto das vendas de terrenos conquistados ao Tejo.

Obrigações de 4 por cento privilegiadas, de 1.º grau

789 a 791, 1:424 a 1:430, 1:464, 1:465, 1:600, 1:709 a 1:713, 1:778, 3:020, 3:027, 3:029 a 3:033, 3:042 a 3:046, 3:048 a 3:066, 3:072 a 3:074, 3:079 a 3:082, 3:784, 3:785, 5:557 a 5:559, 6:793, 6:794, 7:061*, 7:062*, 7:976, 7:977, 10:191, 10:643 a 10:645, 10:986*, 10:987*, 10:992*, 12:052 a 12:066, 12:067* a 12:080*, 12:346 a 12:359, 12:364, 12:365, 12:636, 12:742 a 12:745, 13:194, 13:195, 13:941, 13:942, 13:973, 14:829, 14:985*, 14:986*, 15:784*, 15:785*, 16:839* a 16:862, 17:085, 17:344, 17:374, 17:765*, 17:766*, 17:974*, 17:975*, 18:394, 18:519, 20:402* a 20:411*, 21:749*, 23:529 a 23:531, 24:398, 25:289, 25:290, 25:809, 25:874*, 26:491, 26:628, 26:756*, 26:757*, 26:843 a 26:851, 27:523, 27:524, 27:639, 27:691, 27:987*, 28:677, 28:953* a 28:957*, 29:073*, 29:214*, 29:219, 29:220, 29:360, 29:424 a 29:428, 29:543* a 29:546*, 29:577* a 29:579*, 29:723*, 29:724*, 31:879*.

* Estas obrigações teem o coupon n.º 15 e seguintes.
As restantes teem o coupon n.º 16 e seguintes.

Obrigações de 4 por cento privilegiadas, de 2.º grau

1:281 a 1:283, 1:326, 1:685, 1:686, 2:042, 2:043, 2:828, 4:470 a 4:474, 4:933 a 4:952, 5:019, 5:020, 7:133 a 7:136, 11:999 a 12:001, 12:007 a 12:014, 12:019, 12:020, 13:112 a 13:114, 13:179 a 13:182, 14:031 a 14:038, 14:645 a 14:654, 14:865 a 14:876, 14:879 a 14:886, 15:607 a 15:616, 16:473 a 16:593, 16:612, 16:613, 16:798 a 16:801, 17:219 a 17:221, 17:763, 17:764, 17:815 a 17:818, 21:248 a 21:250, 21:984, 23:089 a 23:093, 24:294 a 24:297, 24:303, 24:304, 25:329 a 25:332, 25:399, 25:400, 25:485, 25:486, 26:897 a 26:899, 29:005, 29:006, 31:585, 31:586, 32:781, 33:327, 35:631, 35:841 a 35:845, 36:564 a 36:568, 36:574 a 36:585, 38:199, 38:633, 38:634, 38:963 a 38:970, 39:719, 39:720, 39:849, 40:419 a 40:424, 40:627 a 40:631, 41:717 a 41:719, 43:515, 43:516, 43:705 a 43:714, 43:732 a 43:741, 46:701, 46:702, 47:419 a 47:424, 48:170 a 48:198, 48:337 a 48:346, 48:739 a 48:746, 54:277 a 54:280, 55:045 a 55:049, 56:777 a 56:779, 57:337, 57:338, 57:841, 57:842, 58:767 a 58:769, 59:414 a 59:417, 59:514 a 59:518, 61:103, 61:105, 62:101, 62:102, 62:177 a 62:181, 62:207 a 62:211, 64:427, 64:430, 64:637 a 64:639, 64:671, 64:672, 64:945, 64:946, 64:973, 64:974, 64:981, 64:982, 65:189, 65:190.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 2 e seguintes.

Todas estas seiscentas e noventa e duas obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 10 de junho de 1902. — O Presidente do Conselho de Administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de julho de 1902

Activo

| | |
|---|---------------------|
| Capital empregado: | |
| Construcção até Guimarães. | 827:844\$639 |
| Prolongamento até Fafe. | 22:515\$967 |
| Materiaes em deposito. | 26:092\$681 |
| Effeitos depositados e de caução. | 13:500\$000 |
| Devedores diversos. | 20:669\$733 |
| Exploração. Despesas geraes de 1902. | 17:520\$471 |
| Gerencia (despesas da séde) de 1902. | 1:798\$805 |
| Conta de juros de 1902. | 14:080\$243 |
| Dividendo de 1902. | 8:922\$000 |
| Dinheiro em deposito. | 5:000\$000 |
| Caixa. | 482\$515 |
| | <u>958:427\$054</u> |

Passivo

| | |
|---|---------------------|
| Capital: | |
| Accções. | 300:000\$000 |
| Obrigações. | 536:310\$000 |
| Accionistas seus creditos. | 115\$500 |
| Por effeitos depositados e de cauções. | 13:500\$000 |
| Depositos e fianças. | 1:710\$110 |
| Contas em liquidação. | 14:256\$025 |
| Exploração, receita geral de 1902. | 60:940\$365 |
| Dividendos a pagar. | 2:372\$000 |
| Juros de obrigações a pagar. | 1:777\$500 |
| Retenções geraes. | 11:939\$437 |
| Fundo de amortização. | 3:690\$000 |
| Fundo de reserva. | 10:000\$000 |
| Lucros e perdas. | 1:816\$117 |
| | <u>958:427\$054</u> |

Porto, 11 de agosto de 1902—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimaraes, O gerente, Antonio de Moura Soares Veloso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1902.

E' do dominio publico que andávamos preparando as condições d'um tratado de commercio com os Estados Unidos do Brazil, e tambem se sabe já do malogro das primeiras tentativas para o effeito. Aquellas condições foram julgadas insufficientes pelo governo da republica; e era indclinavel que os favores por nós alvitados abrangessem os dois principaes artigos da exportação brasileira: o assucar e o café. — Sem o que, desinteressado o Brazil, do assumpto, as negociações não tinham rasão para proseguir.

E' obvio que se nos torna absolutamente impossivel acquiescermos a esta, aliás comprehensivel exigencia, sob pena de ferirmos a fundo o commercio das nossas colonias de Africa, onde, como ninguem ignora, o solo é uberrimo para os dois artigos em questão. Neste ponto, os nossos interesses a defender são exactamente os mesmos que o Brazil com toda a rasão defende.

Arredados pois do campo das negociações, o café e o assucar, haveria qualquer outro artigo importante de exportação americana sobre que fizessemos as indispensaveis concessões e que addicionassemos ao rol das nossas offertas? O algodão ha quem lembre, sem embargo de ser artigo que a nossa provincia de Angola produz e exporta. O algodão, vá lá. E o Brasil julgaria equivalente a proposta, ter-se-hia como compensado? Não nos parece que sim.

Para nós, esta questão de um tratado de commercio com os nossos irmãos de além mar, é de dar agua pela barba a quem se propozer resolvê-la.

Os sacrificios que houvermos de fazer devem ser ponderados sempre pelo facto de que, não obstante a nossa incuria e o pouco escrupulo que temos tido com as qualidades do nossa exportação, o Brasil é ainda o nosso primeiro mercado de vinhos. Só d'aquí, da nossa praça, para lá remettemos, no mez de julho que findou, cincoenta contos de réis, numeros redondos, valor manifestado, em vinhos de pasto, isto, não obstante a concorrência implacavel que nos fazem os francezes, e os hespanhoes sobretudo, já com os seus typos proprios, já com a imitação dos nossos.

E, desenganemo-nos a tempo. Estes óbices, que por circumstancias especiaes nos apparecem agora para um tratado de commercio com o Brazil, havemos de os ver reproduzidos, por motivos differentes, sempre que quizermos entabolar negociações com

outro qualquer paiz industrial e exportador. Olhemos por exemplo a Allemanha, onde estamos nas singulares condições a que nestes boletins nos referimos faz agora justamente um mez. Já ali se vão estudando os direitos de entrada a vigorar sobre as proveiências estrangeiras desde que, por 1904, expirem os tratados vigentes; e alvitram-se trez direitos differentes, segundo a graduação, sobre vinhos importados e não destinados a lotações com os nacionaes. Convém notar que a graduação dos vinhos não é considerada no vigente systema pautal allemão.

A Allemanha, já que a ella nos estamos referindo, é uma confederação de estados essencialmente manufactureiros e exportadores; nós somos apenas um paiz agricola, e cujos principaes artigos de exportação continental são o vinho, a cortiça e a fructa. Os influxos da crise de 91 e um modo de apreciar coisas e factos cuja critica nos levaria longe e não vem para aqui, fizeram surgir e multiplicar no paiz certo numero de industrias que de ha muito teriam deixado de existir, se não fosse o descabellado systema pautal que ainda as escora. Pois é esse mesmo systema pautal que teremos de modificar radicalmente, se nos quizermos pôr em circumstancias de poder negociar tratados de commercio, não só com a Allemanha, como com outro paiz industrial que nos pareça bom mercado para os productos do nosso sólo. Temos fé que ainda havemos de chegar a este expediente, quando, um dia mais ou menos remoto, a vontade governativa, livre enfim das pressões individuaes e collectivas que tem feito a nossa desgraça, possa caminhar sem tropeços e fazer-nos entrar em uma vida economicamente racional. Deus traga depressa esse dia.

*

O «Diario do Governo» de 11 do corrente publicou o decreto regulando a conversão da divida externa, que comprehende o 3 % consolidado, o 4 % amortizavel, emissão de 1890, e o 4 1/2 % amortizavel, emissões de 1888/89. Estes titulos ficam substituidos por um typo unico do juro de 3 %, amortizavel em 198 semestres

O pouco espaço de que dispomos não nos permite dar um extracto, mesmo resumido, do decreto, pelo que remettemos o leitor interessado para a folha official.

Tambem o mesmo «Diario» publica o novo regulamento da lei do sello, Mais outro, graças a Deus! Não quiz o nobre titular da fazenda prescindir, e fez bem, d'esta carta de capacidade que distinguuiu os seus antecessores.

*

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado: Continuou regular o mercado de inscripções variando os preços entre 38,18 e 38,15 para assentamento e 38,35 e 38,36 para coupon. Em obrigações muito pouco se fez, cotando-se as de 4 % 1888 a 21\$400; 4 1/2 % 1888/9 a 56\$400; e 4 % 1890 a 49\$500.

Accções de bancos e Companhias: As do Banco de Portugal mantiveram o seu preço entre 149\$000 e 149\$500, havendo sempre compradores para 149\$000. As do Banco Commercial não tiveram operações, ficando cotadas a 137\$000. As do Banco Lisboa & Açores tiveram algumas pequenas vendas a 125\$000. As do Ultramarino oscillaram entre 115\$800 e 116\$100.

As accções dos Tabacos e dos Phosphoros tiveram um movimento muito frouxo entre 141\$00 e 141\$500 para as primeiras, e 77\$900 e 78\$100 para as segundas.

Obrigações do Credito Predial: O movimento todo cahiu para as prediaes de 5 % em que se fizeram regulares operações a 92\$600 e 92\$800. As de 4 1/2 % tiveram algumas pequenas vendas a 90\$200 e 90\$400. Nas de 6 % não se effectuaram transacções.

Obrigações da Companhia Real: Algum movimento nas do 2.º grau entre 28\$300 e 29\$000.

Empresas africanas: As accções da Companhia de Moçambique tiveram algumas operações, fluctuando os preços entre 8\$850, 9\$050 e 9\$200. As da Zambezia variaram entre 4\$000 e 4\$150.

As obrigações «Atravez Africa» estiveram fluctuantes oscillando os preços entre 89\$000, 89\$300 e 89\$500.

L. R.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|---------------------|----------|---------|------------------------|
| Londres 90 d/v .. | 41 1/16 | 41 3/4 | Desconto no Banco |
| » cheque. | 41 1/2 | 41 3/8 | de Portugal. |
| Paris 90 d/v. | 687 | 688 | No mercado. |
| » cheque. | 690 | 692 | Agio Buenos Ay- |
| Berlim 90 d/v. | 276 | 277 | res. |
| » cheque. | 282 | 284 | Cambio do Brazil. |
| Francfort 90 d/v .. | 276 1/2 | 277 1/2 | Premio da libra ... |
| » cheque. | 282 1/2 | 284 1/2 | e |
| Madrid cheque ... | 835 | 845 | 1\$280 |

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

| BOLSAS | AGOSTO | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----|---|
| | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | |
| Lisboa: Inscriptões de assent. | 38,10 | 38,20 | 38 | 38,15 | — | 38,17 | 38,18 | 38,15 | 38,18 | — | 38,15 | 38,15 | — | — |
| » coupon | 38,20 | 38,20 | 38,20 | 38,40 | 38,30 | 38,35 | 38,40 | 38,40 | 38,36 | 38,41 | 38,30 | 38,35 | — | — |
| Obrig. 4 0/0 1888..... | 21 300 | — | — | 21 350 | — | — | — | 21 350 | — | — | — | — | — | — |
| » 4 0/0 1890 assent..... | — | — | — | 49.100 | — | — | — | — | — | 49.000 | — | — | — | — |
| » 4 0/0 1890 coupon.. | 49.500 | 49.500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 4 1/2 0/0 assent..... | — | 58.800 | — | 56.000 | — | — | 56.000 | — | — | 56.000 | 56.400 | 56.200 | — | — |
| » 4 1/2 0/0 coup. int.... | 56.200 | 56.200 | — | — | — | — | 57.000 | 56.700 | — | — | 56.400 | — | — | — |
| » 4 1/2 0/0 externo..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Tabacos coupon.... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Accções B. de Portugal..... | — | — | — | — | 149.000 | — | 149.500 | — | 149.000 | — | — | — | — | — |
| » » Commercial. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 137.000 | — | — | — |
| » » N. Ultramarino.. | 116.000 | — | 116.000 | — | 116.000 | 115.800 | — | 116.000 | 116.100 | 115.000 | — | 116.000 | — | — |
| » » Lisboa & Açores. | 125.000 | — | 125.000 | — | 125.000 | — | 125.000 | — | — | — | 125.200 | 125.200 | — | — |
| » Tabacos coupon .. | — | 141.000 | — | 141.000 | 141.500 | — | — | — | — | 135.000 | 136.400 | — | — | — |
| » Comp ^a Phosphoros. | 77.900 | 78.000 | — | — | 78.000 | 77.900 | 78.000 | — | — | — | 78.000 | — | — | — |
| » » Real..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. prediaes 6 0/0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 94.000 | 94.650 | — | — | — |
| » » 5 0/0 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | — | 92.750 | 92.600 | — | 92.600 | — | 92.000 | 92.800 | — | — |
| » Comp. ^a Phosphoros. | 92.000 | — | — | — | — | — | — | 92.000 | — | 92.100 | 92.200 | — | — | — |
| » C. ^a Real 3 0/0 1. ^o grau | 81.000 | 81.000 | — | — | — | — | — | — | — | 81.000 | — | — | — | — |
| » » 3 0/0 2. ^o grau | — | — | — | 28.300 | 28.500 | 28.400 | 28.700 | — | — | — | — | 29.300 | — | — |
| » C. ^a Nacional | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 59.100 | — | 59.600 | — | — |
| » Atravez Africa..... | 89.000 | — | — | 88.900 | 89.000 | 89.500 | 89.500 | 89.200 | 89.300 | 89.100 | 89.000 | 89.000 | — | — |
| Paris: 3 0/0 portuguez..... | 29,45 | 29,55 | 29,75 | 29,72 | 29,65 | 29,70 | 29,67 | 29,70 | 29,70 | 29,67 | 29,65 | — | — | — |
| Accções Companhia Real... | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 | 76 | 75,75 | — | 76 | — | — | — | — | — |
| » Madrid Caceres. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Norte de Hespanha.. | 179 | 181 | 180 | 180 | — | 178 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid Zaragoza. | 280 | 279 | 279,50 | 276 | 276 | 279 | 278 | — | — | — | — | — | — | — |
| » Andaluzes..... | 168 | 170 | 175 | 175 | — | — | 171 | — | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. ^a Real 1. ^o grau | 356 | 357 | 356 | 355 | 355 | 354 | 355 | 355 | — | 355,75 | 355 | — | — | — |
| » » 2. ^o grau | 121 | 123 | 123 | 123 | 123 | 125 | 125 | 125 | 125 | 125 | 124 | — | — | — |
| » C. ^a Beira Alta..... | 80 | — | — | 80 | 80 | 80 | 80 | — | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid Caceres. | — | — | 89 | 88 | 91 | 88 | 88 | 89 | 88,75 | — | 89 | — | — | — |
| » N. Hesp. (1. ^a hyp.).. | 319 | 319 | 320 | 320 | 320 | 320 | 320 | — | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3 0/0 portuguez | 29,25 | — | — | 29,37 | 29,31 | 29,37 | 29,56 | — | 29,37 | 29,37 | 29,37 | — | — | — |
| Obrig. Atravez Africa..... | 57,25 | — | — | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | — | — | — |
| Amsterdam: Atravez Africa... | 77 | 77 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,38 | 78,38 | 78,38 | 78,38 | 78,38 | — | — | — |
| Bruxellas: Atravez Africa..... | 78 | 78 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | 78,50 | — | — | — |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas | Período de exploração | 1902 | | | 1901 | | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|----------------------------------|-----------------------|------------|--------|-------------|---------|----------|------------|---------------------------|---------------|----------------------|------------|
| | | Kil. | Totaes | K lom. | Kil. | Totaes | Kilom. | 1902 | 1901 | 1902 | 1901 |
| | | | Réis | Réis | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| COMPANHIA REAL | Antiga rede e nova | 16 22 Jul. | 693 | 87.490.000 | 126.248 | 693 | 84.861.548 | 122.455 | 2.208.527.000 | 2.144.255.705 | 64.271.295 |
| | » não garantida... | 23 29 » | » | 87.758.000 | 126.634 | » | 84.861.548 | 122.455 | 2.296.285.000 | 2.229.117.253 | 67.167.747 |
| | » 30 5 Ag. | » | » | 100.267.000 | 144.685 | » | 98.704.233 | 142.430 | 2.396.552.000 | 2.327.821.486 | 68.730.514 |
| | Nova rede garanti- | 16 22 Jul. | 380 | 11.669.000 | 30.707 | 380 | 12.149.452 | 31.972 | 300.230.000 | 298.711.295 | 1.518.705 |
| | » da | 23 29 » | » | 12.040.000 | 31.684 | » | 12.149.452 | 31.972 | 312.270.000 | 310.860.747 | 1.409.253 |
| Sul e Sueste..... | » 30 5 Ag. | » | » | 14.084.000 | 37.063 | » | 14.282.767 | 37.586 | 326.552.000 | 325.143.514 | 1.408.486 |
| | » 25 1 Jul. | 494 | » | 19.281.860 | 39.032 | 488 | 19.142.810 | 39.227 | 554.291.424 | 495.016.151 | 59.275.273 |
| | » 2 8 » | » | » | 21.264.825 | 43.046 | » | 21.900.660 | 44.878 | 575.556.249 | 516.916.811 | 58.639.438 |
| | » 11 17 Jun | 353 | » | 24.629.997 | 69.773 | 353 | 21.066.988 | 59.680 | 565.724.438 | 538.329.827 | 27.394.611 |
| | » 18 21 » | » | » | 35.014.648 | 99.191 | » | 35.041.909 | 99.268 | 600.739.086 | 573.371.736 | 27.367.350 |
| Minho e Douro.... | » 25 1 Jul. | » | » | 26.837.913 | 76.028 | » | 23.834.033 | 67.518 | 627.576.999 | 597.205.769 | 30.371.230 |
| | » 18 24 Jun | 253 | » | 8.682.430 | 34.317 | 253 | 8.539.012 | 33.751 | 163.930.423 | 155.862.119 | 8.068.304 |
| | » 25 1 Jul. | » | » | 11.470.932 | 45.339 | » | 9.460.707 | 37.394 | 175.401.355 | 165.322.826 | 10.078.529 |
| | » 2 8 » | » | » | 6.746.680 | 26.666 | » | 5.740.571 | 22.690 | 182.148.035 | 171.063.397 | 11.084.638 |
| | » 28 3 Jun | 105 | » | 1.776.349 | 16.917 | 105 | 1.501.061 | 14.295 | 33.840.591 | 32.033.902 | 1.806.689 |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | » 4 10 » | » | » | 1.580.369 | 15.051 | » | 1.524.856 | 14.522 | 35.420.960 | 33.558.758 | 1.862.202 |
| | » 11 17 » | » | » | 1.768.418 | 16.842 | » | 1.375.748 | 13.102 | 37.189.378 | 34.934.506 | 2.254.872 |
| | » 18 24 » | 34 | » | 2.021.305 | 59.450 | 34 | 2.129.900 | 62.644 | 39.310.659 | 37.592.876 | 1.717.783 |
| | » 25 1 Jul. | » | » | 2.174.551 | 63.957 | » | 2.147.888 | 63.173 | 41.485.210 | 39.740.764 | 1.744.446 |
| | » 2 8 » | » | » | 4.443.430 | 130.689 | » | 4.522.275 | 133.008 | 45.928.640 | 44.263.039 | 1.665.601 |
| Porto á P. e Famalicão | » 1 15 Jun | 64 | » | 4.543.385 | 70.990 | 64 | 3.653.559 | 57.086 | 51.358.592 | 44.796.924 | 6.561.668 |
| | » 15 21 Jul | 3656 Ps. | » | 2.223.736 | 608 | 3656 Ps. | 2.158.928 | 590 Ps. | 56.342.191 | 53.772.119 | 2.570.072 |
| | » 22 28 » | » | » | 2.112.778 | 577 | » | 2.027.175 | 554 | 58.454.969 | 55.799.295 | 2.655.674 |
| | » 16 22 Jul. | 3650 | » | 1.904.597 | 521 | 3650 | 1.673.983 | 458 | 54.402.632 | 49.784.616 | 4.618.016 |
| | » 23 29 » | » | » | 1.723.406 | 472 | » | 1.571.911 | 430 | 56.126.038 | 51.356.527 | 4.769.511 |
| Alicante..... | » 9 15 Jul. | 1067 | » | 364.577 | 341 | 1067 | 336.739 | 315 | 11.446.119 | 10.107.931 | 1.338.188 |
| | » 16 22 » | » | » | 404.278 | 378 | » | 337.764 | 316 | 11.850.398 | 10.445.695 | 1.404.703 |
| | » 16 22 Jul. | 429 | » | 84.122 | 196 | 429 | 76.083 | 177 | 2.412.095 | 2.288.817 | 123.278 |
| | » 23 29 » | » | » | 91.987 | 214 | » | 82.678 | 192 | 2.504.082 | 2.371.496 | 132.586 |
| | » 30 5 Ag. | » | » | 85.528 | 174 | » | 81.983 | 191 | 2.589.610 | 2.453.478 | 136.132 |
| Madrid—Caceres.... | » 23 29 Jul. | 180 | » | 37.080 | 206 | 180 | 32.353 | 179 | 1.148.036 | 860.107 | 287.949 |
| | » 30 5 Ag. | » | » | 42.156 | 234 | » | 39.596 | 219 | 1.190.212 | 899.700 | 290.510 |
| | » 16 22 Jul. | 429 | » | 84.122 | 196 | 429 | 76.083 | 177 | 2.412.095 | 2.288.817 | 123.278 |
| | » 23 29 » | » | » | 91.987 | 214 | » | 82.678 | 192 | 2.504.082 | 2.371.496 | 132.586 |
| | » 30 5 Ag. | » | » | 85.528 | 174 | » | 81.983 | 191 | 2.589.610 | 2.453.478 | 136.132 |
| Zafra a Huelva..... | » 23 29 Jul. | 180 | » | 37.080 | 206 | 180 | 32.353 | 179 | 1.148.036 | 860.107 | 287.949 |
| | » 30 5 Ag. | » | » | 42.156 | 234 | » | 39.596 | 219 | 1.190.212 | 899.700 | 290.510 |
| | » 16 22 Jul. | 429 | » | 84.122 | 196 | 429 | 76.083 | 177 | 2.412.095 | 2.288.817 | 123.278 |
| | » 23 29 » | » | » | 91.987 | 214 | » | 82.678 | 192 | 2.504.082 | 2.371.496 | 132.586 |
| | » 30 5 Ag. | » | » | 85.528 | 174 | » | 81.983 | 191 | 2.589.610 | 2.453.478 | 136.132 |

Novas carruagens de 3.^a classe

Na ultima exposição de Paris figurava na secção russa, um novo invento do engenheiro Gunzbourg, notavel pela sua simplicidade, feitiço pratico e humanitario. Referimo-nos ás novas carruagens de 3.^a classe, nas quaes os passageiros, sem augmento de preço, podem gosar d'um leito que modifique as suas conduções d'uma viagem de grande percurso.

Toda a gente sabe como são incommodas as actuaes carruagens de 3.^a classe em serviço em quasi todas as linhas ferreas do mundo. Ha muito tempo que se precisa modificá-las, tornando-as mais apropriadas ao transporte dos passageiros menos providos de recursos. O problema, porém, tem ficado sempre sem resolução, pois que a introduzir qualquer melhoramento equivaleria a tirar-se espaço, o que produzia menor receita.

Elevar o preço da passagem como compensação, seria impraticavel attendendo á qualidade de passageiros a que taes vehiculos são destinados.

Felizmente o engenheiro Gunzbourg, conseguiu construir vagons especiaes que, no mesmo espaço e produzindo a receita antiga, permitem que os passageiros de 3.^a classe disponham á sua vontade de leitos que facilmente se transformam em assentos, sem incomodos para quem viaja e sem prejuizo para a companhia exploradora.

Carruagens d'este systema estão já em uso na Russia e na Finlandia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Vendas Novas. — Foi assignado o decreto mandando expropriar duas parcellas de terreno, para a construcção d'uma variante entre o kilometro 0 e 1,720 de Vendas Novas a Sant'Anna.

Villa Real. — A folha official publicou o decreto mandando pôr a concurso, por 90 dias, a construcção e exploração do caminho de ferro da Regoa a Villa Real e Chaves, até a fronteira.

Tambem publicou o programma do concurso, que se ha de proceder no dia 5 de novembro proximo.

A base da licitação será a quantia de vinte e seis contos de réis, em que, para os effeitos do concurso, se calcula o maximo kilometrico das despesas da construcção.

A linha será dividida nas seguintes secções:

- 1.^a Da estação da Regua, na linha do Douro, a Villa Real;
- 2.^a De Villa Real a Villa Pouca de Aguiar;
- 3.^a De Villa Pouca de Aguiar a Vidago;
- 4.^a De Vidago a Chaves;
- 5.^a De Chaves á fronteira.

Pias a Moura. — Estão-se activando os trabalhos de construcção d'esta linha, afim de que a sua inauguração se realize a 4 ou 5 de setembro proximo, isto é, antes da feira annual de Moura.

Partiu para lá o sr. engenheiro Justino Teixeira, illustre director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Está-se effectuando a montagem da linha telegraphica e continuam activamente os trabalhos da estação nesta villa. Conclue-se nesta semana o taboleiro de ferro da ponte no Barranco da Pipa que é construido pela Empresa Industrial Portuguesa. O assentamento da via chega já a esta obra d'arte.

Lourenço Marques. — O ministro da marinha pensa promover a construcção de uma nova linha que, par-

tindo da fronteira da Swazilandia, siga pelo valle de Umbluzi a entroncar com o caminho de ferro de Lourenço Marques. A imprensa estrangeira já se refere a este novo ramal.

Benguella. — Foi posta a concurso a construcção de uma ponte-caes na bahia do Lobito e da primeira e segunda secções do caminho de ferro de Benguella, desde o Lobito até Monte Saho.

Como tinhamos dito, este caminho de ferro de Benguella começa no Lobito, atravessa o rio Catumbella, onde existe a ponte actual, dirige-se para Benguella, tomando na sua maior parte o leito da estrada entre Catumbella e Benguella, e começa então a internar-se em direcção ao Monte Saho, onde termina a 2.^a secção.

A extensão total é de cerca de 61.545 metros.

Nestes tróços ha duas pontes: a do Lobito e a de Catumbella.

E' muito provavel que o concurso não fique deserto. Conta-se que appareçam propostas portuguezas e a d'uma importante casa constructora estrangeira.

Tremvias electricos. — Foi approvedo o contracto do serviço dos caminhos de ferro do Minho e Douro com a Companhia Carris de ferro do Porto.

— Já circulam pela rua Fontes Pereira de Mello e praça Mousinho de Albuquerque os carros electricos da Companhia Carris de ferro de Lisboa.

A carreira para o Lumiar deixou de fazer-se pelo Intendente e Arco do Cego e passou a fazer-se pela Rotunda e Avenida.

Mormugão. — Parece que está a caminho de realização a ideia de se entregar a exploração d'esta linha á *Southern Maaratha Railway*.

Oxalá se chegue a uma solução que evite a Portugal o grande desembolso que annualmente soffre para cobrir o deficit de exploração e a garantia de juro.

Porto Alexandre e Macau. — A imprensa estrangeira occupa-se d'uma linha que deveria seguir d'este porto portuguez a Pretoria. Por este caminho de ferro encurtava-se a viagem do Cabo á Europa.

Tambem fala d'um projecto de via ferrea de Macau a Cantão, sendo Macau a testa da linha.

Tudo isto é possivel.

Pessoal ferro-viario. — Foi nomeado sub director do caminho de ferro de Lourenço Marques o sr. engenheiro José Augusto Fernandes Torres.

Sul e Sueste. — Vae proceder-se a grandes melhoramentos na estação de Alvito.

Material circulante. — Foi approvedo pelo conselho de administração que se adquira material para a collocação de freios de vacuo em 6 locomotivas e 50 vagons e para intercommunição em mais 50 vehiculos.

Encommendaram-se á casa Walter Strapp de Paris 3 arieiros, ou aparelhos de lançar areia adiante das rodas e sobre os carris.

Rebocador. — Espera-se brevemente o novo vapor rebocador *Tavares Trigueiros*, construido em Inglaterra. Já se contractou o capitão, o immediato e o machinista que hão de conduzir o a Lisboa.

Estação de Faro. — Vae assentar-se uma nova linha de serviço na estação de Faro.

Norte e Leste. — Foi substituido o taboleiro metallico do pontão que existe no km. 205,551 entre as estações de Alfarellos e Formoselha, na linha do Norte.

Excursão a Madrid. — Foi repleto o comboio organizado para este passeio. Decididamente o publico vae manifestando gosto por estas viagens.

Novo apeadeiro. — Para o serviço de passageiros sem bagagens vae ser estabelecido entre as estações de Ovar e de Estarreja um apeadeiro denominado da Rege-

doura. Aproveita ás povoações de Valdega, Regedoura, S. Miguel e Cadaval

Discos Barbosa. — Funcionam já nas estações de Santarem, Reguengo, Alcantara-Terra, S. João do Estoril, Braço de Prata e Valle de Santarem os novos discos electricos inventados pelo sr. Neves Barbosa, empregado na Companhia Real.

Sinetas de aviso. — Funcionam já em algumas estações e apeadeiros da linha de Cascaes sinetas de aviso que tocam 5 minutos antes da passagem dos comboios.

Mirandella e Vizeu. — Teem augmentado os rendimentos d'estas linhas. A companhia pensa em começar a distribuir algum dividendo ás acções.

Está concluída a obra da deslocação da estação que a companhia arrematou pelo preço do orçamento e em que empregou todo o pessoal mais prescindível do serviço de via e obras.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Abriu ao serviço publico a secção até Moreda, do caminho de ferro de Madrid a Arganda.

*

Actualmente acham-se em construcção mais ou menos activa os seguintes caminhos de ferro:

Da companhia do Sul as linhas de via normal de Moreda a Granada, na secção de Daifontes a Granada e o tracjecto de Linares a Baeza, testa da linha de Linares a Almeria.

Da The Granada Railway Company, a linha de Baza a Guadix.

Da companhia do Norte, a conclusão da linha de via normal de Játiva a Alcoy, entre Onteniente e Alcoy.

Da companhia mineira da Sierra Menera, o caminho de ferro de via reduzida de uns 250 kilometros, de Ojos Negros ao porto de Sagrento.

Da companhia de la Robla a Valmaseda, o prolongamento d'esta linha de via reduzida de Valmaseda a Luchana, a entroncar neste ultimo ponto com a linha de Bilbao a Portugalete.

Da companhia de Utrillas a Zaragoza, a linha de via normal de Zaragoza a Utrillas.

Da companhia Gaditana de Minas, está em via de construcção, logo que termine o concurso aberto, até 25 do corrente, o primeiro troço da linha de via estreita de La Caridad a Aznalcollar, numa extensão de 29 kilometros, comprehendidos entre a origem das minas e a estação de Camas, na linha de Sevilha a Huelva.

Da companhia de Bilbao a Portugalete, o prolongamento d'esta linha de via normal até Calero (Santurce), devendo abrir brevemente o ramal de La Casilla ao monte de Miravilla.

Da companhia do Cantabrico, o prolongamento até Llanes, da linha de Santander a Cabezón de la Sal, a ligar com a de Oviedo a Infiesto, prolongando-se por sua vez até ligar com o Cantabrico.

Da companhia dos economicos de Asturias, o prolongamento até Llanes, da linha de Oviedo a Infiesto.

Da sociedade de Carreño, a linha a via estreita de Aboño a Candás.

Da companhia de San Martin-Lieres-Gijón-Musel, a linha de via estreita de San Martin del Rey Aurelio a Lieres.

Da sociedade das minas de Cala, o caminho de ferro das mesmas minas a San Juan de Aznalfarache (Sevilha).

Da companhia de Olot a Girona, a conclusão d'esta linha desde San Feliú de Payerels a Olot.

Da sociedade Leizarán, o caminho de ferro de Andoain a Plazaola.

A linha de Ujo a Pravia e alguma outra de que não haja noticia.

*

Houve em Madrid uma importante reunião de engenheiros chefes de divisão de caminhos de ferro, que ali foram chamados pelo respectivo ministro das obras publicas, expondo-lhes este o seu proposito de reformar os serviços ferroviarios, especialmente no que respeita ás más condições em que viajam os passageiros, e que nesse sentido apresentaria ás côrtes um projecto, para as bases do qual entregou aos referidos engenheiros um questionario que deverá ser respondido com urgencia.

*

O municipio de Herencia, resolveu contribuir para o estabelecimento do caminho de ferro de Herencia a Alcazar, com um subsidio de 100.000 pesetas, concedendo, gratuitamente, os terrenos municipaes que a empresa constructora necessite.

*

Começou a construir-se o primeiro troço do novo caminho de ferro que deve unir os portos de Alicante e Denia, para o que se formou ha pouco uma companhia denominada «Caminhos de ferro de Alicante a Marina», com o capital de 1.250.000 pesetas, representado por 2.500 acções de 500 pesetas cada uma.

A nova linha comprehende uma extensão de 83 kilometros.

França

O conselho de estado depois do exame do processo da perfeitura do Sena para o emprestimo de 150 milhões de francos votado pelo conselho municipal para os trabalhos do *Metropolitano*, foi de parecer que esta somma era insufficiente, sendo necessario eleva-la a 175, fazendo-se face a este augmento com um accrescimo correspondente no producto da venda de terrenos das ruas Rennes e Fremicourt, e da avenida Raspail.

Allemanha

A sociedade allemã de estudos de tracção electrica com grandes velocidades, recommençou os seus estudos. Tem realizado velocidades de 160 kilometros com o vagon automotor Siemens & Halske. Esta casa fez construir uma locomotiva electrica que utiliza directamente a corrente de 10.000 voltios fornecida pela fonte central. Deve dar velocidades de 100 a 120 kilometros.

Russia

Estão em construcção tres novas linhas para a fronteira do Afganistan: uma de 107 kilometros desde a estação termino de Kushk na linha de Merw-Kushk, até Chahit-Dukhteran no vertice do triangulo da fronteira; outra partindo de Ak-Tapa alguns kilometros ao noroeste de Panjdeh, seguindo parallela ao rio Murghab, na sua margem esquerda, até Fanur-Sang; a terceira finalmente que é um ramal a sudeste de Panjdeh, subindo o vale de Kasko até Torashekle com 60 kilometros.

Austria Hungria

Foi publicada no jornal official austriaco a nova lei para o prolongamento do caminho de ferro da Bosnia de Budapest-Sarajevo á fronteira do Saudjak de Novi-Bazar, com um ramal para Visehrad na fronteira sérvica.

Esta linha ha de servir para a ligação directa de Budapest com Salonica.

*

Discute-se na Russia e na Italia o projecto d'um caminho de ferro que parta de Varna ao Mar Negro, passando por Pleuna na fronteira da Servia atravesse Montenegro e termine em Antivari no Adriatico.

Egypto

O governo adiantou 16.500 libras para melhoramentos das linhas ferreas do Soldão. As suas receitas attingiram no anno findo 165.000 libras, sendo as despesas 124.000.

Vae crescendo o trafego o que é devido principalmente ao commercio de exportação de gomas.

Argelia

Continuam activamente os trabalhos de construcção do caminho de ferro de Ain-Mokra a S. Carlos, via Jeusmapes.

Espera-se que a circulação provisoria se effectue em 1904.

China

Segundo o *Daily Express*, foi comprado pelo rei Leopoldo a um syndicato americano a concessão da linha de Hasskén a Cantão que tem 520 milhas para ser construida por uma companhia belga.

Está aberta á exploração a linha allemã de Chan-Tung, até a estação de Weshsien. A sociedade mineira de Shantung está ligada pela via ferra a Tsingtan. Espera-se neste verão attingir Tsing-Tshu que fica a 240 kilometros.

Companhia Real

**Relatorio do Conselho de Administração
apresentado á assembléa geral dos accionistas
em 30 de junho de 1902**

(Continuação do n.º 351)

§ 3.º MERCADORIAS EM PEQUENA VELOCIDADE

Os mappas annexos n.ºs 26 a 28 mostram os dados habituaes sobre o trafego de pequena velocidade cujo augmento em 1901 representa como em 1900 a maior parte do accrescimento total das receitas.

Em seguida resumimos os productos successivos obtidos em 7 annos :

| | Tonelagem — N.º de toneladas | Producto liquido de impostos e de reembolsos | Augmento sobre o anno precedente |
|------------|------------------------------------|--|--|
| 1894 | 588.785 | 1.371:460\$511 | — |
| 1895 | 640.637 | 1.479:440\$369 | 107:979\$858 |
| 1896 | 721.419 | 1.550:256\$233 | 70:815\$864 |
| 1897 | 787.836 | 1.703:268\$299 | 153:012\$066 |
| 1898 | 820.935 | 1.808:189\$919 | 104:921\$620 |
| 1899 | 919.948 | 1.938:845\$012 | 130:655\$093 |
| 1900 | 1.085.812 | 2.141:545\$871 | 202:700\$859 |
| 1901 | 1.157.438 | 2.303:997\$040 | 162:451\$169 |

Como se vê do mappa annexo n.º 26 o augmento em 1901 provém em grande parte do transporte de materiaes de construcção, que tomaram grande desenvolvimento com a exportação de madeira de pinho para Inglaterra, destinada a estacas para minas.

O augmento de receita por este facto é de 134:520\$120 réis, como indica o mesmo mappa. Devemos no emtanto mencionar que a tarifa para este transporte comporta reembolsos successivos trimestraes, semestraes e annuaes sujeitos ao m.nimo de tonelagem, que excede em certos casos 50 % dos preços inicialmente pagos.

No mappa annexo n.º 27 estes reembolsos são deduzidos no seu conjuncto do total da receita de pequena velocidade notando-se que uma parte dos reembolsos correspondente aos transportes effectuados em 1901 só tem o seu vencimento em 1902. Póde-se no emtanto computar a importancia total dos reembolsos, para os quaes concorreram os transportes de madeira em 1901, em metade approximadamente do augmento de receita acima indicada d'esta mercadoria.

Apesar d'esta restricção, este genero de trafego é bastante remunerador, sendo para desejar o seu futuro desenvolvimento, tanto por bem da companhia como do paiz.

Quasi todas as outras mercadorias deram igualmente accrescimento de receita em 1901, devendo especializar-se os combustiveis em 13:702\$261 réis; os cereaes e as farinhas em 9:055\$420 réis; os vinhos e seus derivados em 10:973\$370 réis, etc. Os unicos artigos que soffreram diminuição foram: os azeites cujo producto foi 7:174\$618 réis a menos, o que se explica pela má colheita da azeitona; os metaes (6:297\$189 réis a menos) devido a que realizámos em 1900 importantes transportes de carris para os caminhos de ferro hespanhoes; os mineraes (9:448\$848 réis a menos) cuja producção foi menor; finalmente, os transportes de vehiculos diversos (1:914\$151 réis a menos).

O percurso médio da tonelada subiu de 135,5 kilometros em 1900 a 149,8 em 1901; tendo baixado de 16 réis em 1900 a 14,35 em 1901 o producto médio por tonelada e kilometro. Os transportes de madeira tiveram uma preponderante influencia sobre a variação d'estes dois ultimos numeros.

Finalmente, o mappa annexo n.º 28 mostra os numeros sobre a utilização do material de mercadorias.

O numero médio de kilometros percorridos por dia e vagon passou de 53,9 em 1900 a 55,6 em 1901. A proporção entre o percurso do material vasio e o percurso total subiu um pouco de 14,8 a 15,7 % devido a ter-se por vezes expedido vagon vasio a grandes distancias para fazer face ao trafego.

O numero médio de viagens com carga effectuadas durante o anno, por vagon, passou de 137 em 1900 a 141 em 1901.

Por ultimo a carga média do vagon carregado elevou-se de 4,880 toneladas em 1900 a 5,480 em 1901.

§ 4.º TRANSITO DE E PARA HESPANHA

Todos os ramos do trafego pelas duas fronteiras de Valencia de Alcantara e Badajoz produziram augmento, como se vê indicado no mappa annexo n.º 29.

O augmento total da receita foi de 37:475\$800 réis, a saber: 14:290\$300 réis pela fronteira de Valencia d'Alcantara e 23:185\$500 réis pela de Badajoz.

Quanto á primeira temos a registar especialmente um augmento no sentido de Hespanha para Portugal nos seguintes transportes em pequena velocidade: fructas, 1:255\$000 réis a mais; cereaes, 7:800\$000 réis a mais; lãs, 1:743\$000 réis a mais, compensados parcialmente por alguns outros em diminuição.

Quanto á fronteira de Badajoz temos a registar: no sentido de Portugal para Hespanha um importante augmento de 12:904\$ réis na pequena velocidade, devido na sua totalidade á exportação de madeira, e no sentido inverso, um augmento de 5:411\$000 réis, devido muito especialmente ao transporte de lãs, cereaes e metaes.

O movimento de passageiros com destino ás praias de Portugal não foi, como já tivemos occasião de notar, melhor no anno de 1901 do que no anno anterior. A receita de passageiros no sentido de Hespanha para Portugal deu apenas os seguintes augmentos: 2:903\$700 réis pela fronteira de Badajoz; 2:965\$200 réis, pela fronteira de Valencia de Alcantara.

§ 5.º TRAFEGO INTERNACIONAL FRANCO-HISPANO-PORTUGUEZ

A applicação das tarifas directas (mercadorias de grande e pequena velocidade) posta em vigor em 1900 para as relações com a França e mais além, continuaram em 1901 sem motivar difficuldade. O seguinte quadro indica quaes os resultados d'este trafego ainda em começo mas que deixa antever um breve progresso:

| | Tonelagem — Kilogrammas | Producto |
|---------------------------------|-------------------------------|------------|
| Grande velocidade: | | |
| Proveniencias { de França . . . | 120.764 (2 cavallos) | 2:413\$726 |
| { de Portugal . . . | 8.416 | 249\$002 |
| | 129.180 (2 cavallos) | 2:662\$728 |
| Pequena velocidade: | | |
| Proveniencias { de França . . . | 765.230 | 3:266\$501 |
| { de Portugal . . . | 34.482 | 147\$342 |
| Total | 799.712 | 3:413\$843 |

3.º — Observações sobre os differentes serviços

§ 1.º EXPLORAÇÃO

A regularidade dos comboios, a ausencia de accidentes, o bom porte do pessoal, a evolução rapida do material de mercadorias, o augmento da carga média dos comboios de mercadorias, o augmento dos logares utilizados em relação aos offerecidos nos comboios de passageiros, etc., confirmam os continuados progressos realizados pelo nosso serviço de exploração.

O augmento de despesa neste serviço foi em 1901 de 45:427\$639 réis. E' principalmente no serviço do movimento que mais se accentua a maior parte dos augmentos do pessoal das estações que d'elle careciam, em resultado do accrescimento do trafego.

§ 2.º VIA E OBRAS

O excellente estado de conservação das linhas confirma a vigilancia empregada pelo nosso serviço de Via e Obras.

Continuou-se em 1901 o reforço das linhas augmentando o numero de travessas, substituindo as escapulas por *tirefonds* e renovando o ballastro principalmente com pedra britada.

O quadro seguinte dá a comparação nos annos de 1900 e 1901 da quantidade de ballastro e de travessas empregadas na conservação das linhas.

| | 1901 | 1900 |
|--|---------|---------|
| Ballastro de areia, metros cubicos | 3.206 | 7.325 |
| » » pedra britada, metros cubicos | 37.613 | 21.991 |
| Travessas de pinho creosotadas, quantidade | 145.666 | 126.283 |
| » » carvalho, quantidade | 40 | 431 |
| » » eucalyptus, » | 16.050 | 41.635 |

A totalidade da despesa do serviço da via e obras na conta de exploração foi em 1901 de 490:645\$209 réis, sendo apenas de 9:419\$721 réis a mais sobre 1900.

§ 3.º MATERIAL E TRACÇÃO

O mappa annexo e seus desenvolvimentos, tudo com o numero 31, relativos a este serviço, mostram com evidencia os notaveis progressos continuados em 1901 em comparação dos annos anteriores.

A importancia total das despesas d'este serviço foi em 1901 de 896:062\$379 réis superior em 5:902\$331 réis apenas á de 1900, apesar do augmento dos percursos.

Referida ao kilometro-trem esta despesa foi de 177 réis em 1901, quando em 1900 tinha sido de 181 réis.

Esta diminuição corresponde exactamente á baixa no preço do carvão, tendo diminuido de 85,938 réis a 81,223 réis a despesa do carvão por kilometro-trem.

O consumo de carvão por kilometro-trem augmentou apenas de 10,632 kilogrammas em 1900 a 10,877 em 1901. Mas como o consumo referido á unidade de carga foi constante, 79,7 grammas, o resultado acima indicado explica-se pelo augmento da carga média dos comboios, de que se tratará mais abaixo.

A despesa de conservação e reparação do material subiu a 2,40 réis por kilometro-trem, isto é, de 43,83 réis em 1900, passou a 46,23 em 1901. Mas este augmento é devido exclusivamente ao preço dos materiaes empregados, e provém não só dos preços elevados d'estes materiaes, adquiridos ainda em 1900, como da despesa effectuada com a sua conservação.

O augmento da despesa d'este material acha-se compensado por novas economias realizadas na despesa com a illuminação e lubrificação e com o serviço hydraulico (tomas de agua das locomotivas) cuja despesa total, em virtude d'uma série de providencias acertadas, foi reduzida a mais de 5 contos de réis, não sendo hoje, apesar do augmento do percurso, superior á de 1897.

Effectivo do material circulante:

1.º Locomotivas. — O numero de locomotivas augmentou de duas em 1901: a machina 65 entregue pela Companhia de Fives-

Lille, e a machina 105, cuja reconstrucção foi concluida nas officinas geraes.

No decurso do corrente anno veremos este effectivo elevar-se a mais 6 locomotivas, a saber: 2 locomotivas *Compound* da Companhia de Fives-Lille entregues ha dias, e 4 outras em reconstrucção nas officinas geraes.

Em 1901 o percurso annual médio das nossas 131 locomotivas em serviço attingiu o elevado numero de 42.206 kilometros, superior a todos os anteriores.

2.º *Carruagens e vagon.* — Devido á nossa nova officina installada para este fim em Alcantara, podemos em 1901 dar maior desenvolvimento á construcção de vagon que proseguimos actualmente sem interrupção.

Entregámos á exploração em 1901, 98 vagon novos. Como 6 d'entre elles foram demolidos durante o anno, o effectivo augmentou, pois, de 92.

O percurso médio dos vehiculos não augmentou em 1901: tendo sido de 22.526 kilometros contra 22.699 em 1900. Devemos notar que a construcção dos vagon fez-se tão rapida quanto o foi o desenvolvimento do trafego.

4.º — Despesas extraordinarias

A importancia total das despesas extraordinarias em 1901 foi approximadamente a mesma do anno anterior. O seu emprego foi como segue:

| | |
|--|--------------|
| Novas construcções e obras complementares de 1.º estabelecimento | 200:524\$749 |
| Augmento de material circulante | 88:224\$914 |
| Augmento de mobilia, utensilios e ferramentas ... | 23:970\$402 |
| Substituição de taboleiros metallicos em pontes antigas | 2:882\$413 |
| Material circulante demolido, compensado com o valor da parte aproveitavel | 2:622\$739 |
| Total | 318:225\$217 |

O quadro annexo n.º 20 mostra circumstanciadamente quaes as novas construcções e trabalhos complementares effectuados.

Na importancia de 200:524\$749 réis está comprehendida a de 71:639\$312 réis para o estabelecimento da segunda via entre Gaia e Espinho, que ficará assente no corrente anno, bem como o assentamento de novas linhas, caes, placas giratorias, etc., em diferentes estações e numerosas disposições destinadas a augmentar a segurança (signaes *enclenchements*, indicadores electricos dos discos, calços de limite nas linhas de paragem, etc.); construcção de casas de habitação para moradia do pessoal da linha (destinámos annualmente 20 a 25 contos de réis a melhorar quanto possivel as condições de existencia dos empregados), etc.

As despesas com o augmento do material circulante fazem igualmente o objecto dos quadros annexos n.ºs 17 e 18.

Entre as mais importantes citaremos: 38:525\$429 réis pagos no exercicio de 1901 á Companhia de Fives-Lille pelo fornecimento de 3 novas locomotivas *Compound* já entregues; 6:440\$732 réis pela aquisição de uma locomotiva de manobras; 33:977\$720 réis pela construcção de 47 vagon de uma nova serie e 5:172\$629 réis pelo acabamento de 50 vagon d'uma outra serie.

Finalmente, nos 23:970\$402 réis gastos com o augmento de mobilia, utensilios e ferramentas acham-se principalmente comprehendidas as compras de machinas-ferramentas destinadas ás nossas officinas e varios outros aparelhos para os diferentes serviços.

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço combinado com os Caminhos de ferro do Minho e Douro

Festas a Nossa Senhora da Agonia em Vianna do Castello, nos dias 18 a 20 de agosto

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, validos para ida nos dias 16 a 20 de agosto, e volta, nos dias 18 a 24 do mesmo mez, polos comboios ordinarios, com excepção dos expressos Lisboa-Porto. Preços dos bilhetes: De Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados a Vianna do Castello e volta: 2.ª classe, 5\$040 réis; 3.ª classe, 3\$420. Nos preços supra está incluído o imposto de sello para o governo.

Demais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nas estações e logares do costume.

Lisboa, 13 de agosto de 1902.

Festas a Nossa Senhora do Cabo, em Cintra

Afim de que possam assistir aos fogos de artificio com que terminam os festejos que deverão ter lugar em Cintra no dia 24

de agosto, os passageiros que d'ali regressem a Lisboa e estações e apeadeiros anteriores, é transferida para a 1 hora da madrugada do dia 25, a partida de Cintra do comboio 1.336 de 24, que segundo o horario em vigor deveria partir de ali ás 11 horas da noite.

A chegada a Lisboa-Rocio será á 1 hora e 59 minntos da madrugada, parando o comboio, como de costume, em todas as estações e apeadeiros intermédios.

Lisboa, 11 de agosto de 1902.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos referidos caminhos de ferro, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder em concurso publico, á adjudicação da venda dos seguintes lotes de carris de ferro e aço usados.

1.º Lote — 2.000 carris, ferro, duplo champignon, com cerca de 448 toneladas.

2.º Lote — Idem, idem.

3.º Lote — Idem, idem.

4.º Lote — Idem, idem.

5.º Lote — Idem, idem.

6.º Lote — 2.000 carris, ferro, simples champignon, com cerca de 308 toneladas.

7.º Lote — Idem, idem.

8.º Lote — 2.000 carris, ferro, Vignole, com cerca de 617 toneladas.

9.º Lote — Idem, idem.

10.º Lote — Idem com cerca de 493 toneladas.

11.º Lote — 2.000 carris, aço, Vignole, com cerca de 172 toneladas.

Para poder licitar tem o concorrente de apresentar documento com o qual prove ter realizado em qualquer das thesourarias dos Caminhos de ferro do Estado, e para qualquer dos lotes acima indicados, os seguintes depositos provisorios:

Para cada um dos lotes 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º — 201\$000 réis.

Para cada um dos lotes 6.º e 7.º — 138\$000 réis.

Para cada um dos lotes 8.º e 9.º — 277\$000 réis.

Para o lote 10.º — 221\$000 réis.

Para o lote 11.º — 77\$000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação de um ou mais lotes terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total do lote ou lotes adjudicados. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria em que foi effectuado o deposito provisorio e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes nas secretarias da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque), da Direcção do Minho e Douro (Campinha), e na dos armazens geraes do Sul e Sueste (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 1 de agosto de 1902.

Direcção do Sul e Sueste

Secção de estudos e construcção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

Lanço de Faro a Olhão

Faz-se publico que no dia 27 de agosto de 1902, pelas doze horas da manhã, na secretaria d'esta secção, na cidade de Faro, perante uma commissão presidida pelo respectivo chefe da secção se procederá á arrematação das empreitadas seguintes:

12.ª Construcção de uma ponte de tres vãos de 4 metros na Ribeira das Lavadeiras, no perfil 99". Base de licitação, 11300\$000 réis. Deposito provisorio, 32\$500.

13.ª Duas pontes de tres vãos de 4 metros: uma na Ribeira do Rio Sêcco, perfil 124; outra na Ribeira de Bella Maudil, perfil 233. Base de licitação, 11570\$000 réis. Deposito provisorio, 39\$250 réis.

14.ª Construcção de tres pontões de 4 metros de vão: um na Madre de Agua, perfil 160"; outro na Meia Legua, perfil 173', e outro no perfil 196. Base de licitação, 630\$000 réis. Deposito provisorio, 15\$750.

As medições, orçamentos, desenhos e demais condições para estas empreitadas acham-se patentes na referida secretaria, todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Faro, 2 de agosto de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nos ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

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

BARCELONA **Grand Hotel Ambos Mundos.** — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta. Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA **Hotel du Panier Fleuri.** — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante e toda a hora. Omnibus na estação.

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.** — Esplendidos 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 inexciveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.** — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Cozinha 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 Goldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telefonico, 450.

LISBOA **Rodolfo Beck.** — Commissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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

LOURDES **Grand Hotel Royal.** — De 1.^a ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYÃO **Grand Hotel d'Angleterre.** — Proximo da gare de Perrache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

MADRID **Cesar Fereal.** — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

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

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

NAZARETH **Grand Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na 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 de la Victoire, 56.

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.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

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.

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMÓSILLA, 12



MADRID

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Esta a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

Pecam-se prospectos.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de agosto de 1902

| COMPANHIA REAL | | | | Lisboa Cintra Lisboa | | | | LISBOA T. VEDRAS Figueira | | | | Mangualde Guarda Mangualde | | | | | | | |
|-----------------------------------|----------|------------|----------|----------------------|----------|-------------|----------|---------------------------|---------|-------------|----------|----------------------------|----------|-------------|-----------|--------------|----------|----------|--|
| C. Sodrè | | Algès | | C. Sodrè | | Part. Cheg. | | Part. Cheg. | | Part. Cheg. | | Part. Cheg. | | Part. Cheg. | | | | | |
| 5-0 m. | 5-18 m. | 5-30 m. | 5-49 m. | 6-25 m. | 7-29 m. | 5-10 m. | 6-10 m. | 1-20 t. | 4-45 t. | 10-0 m. | 6-45 t. | 8-55 m. | 11-50 m. | 3-10 m. | 6-0 m. | | | | |
| 5-50 m. | 6-8 m. | 6-15 m. | 7-4 m. | 7-20 m. | 8-27 m. | 6-52 m. | 7-50 m. | 7-0 m. | 1-41 t. | 5-30 m. | 5-3 t. | 8-30 n. | 11-30 n. | 4-15 t. | 7-5 t. | | | | |
| 6-35 m. | 6-53 m. | 7-30 m. | 7-49 m. | 8-50 m. | 9-55 m. | 7-45 m. | 8-41 m. | 6-45 t. | 5-0 m. | 5-10 t. | 12-10 n. | MINHO E DOURO | | | | | | | |
| 7-20 m. | 7-38 m. | 8-15 m. | 8-34 m. | 10-35 m. | 11-40 m. | 9-5 m. | 10-5 m. | Figueira | | | | PORTO FAMALICÃO PORTO | | | | | | | |
| 8-5 n. | 8-23 m. | 9-0 m. | 9-19 m. | 11-35 m. | 12-15 t. | 10-35 m. | 11-12 m. | 7-0 m. | 5-49 m. | 3-55 m. | 6-10 m. | f 9-50 m. | 11-17 m. | 4-58 m. | c 6-16 m. | | | | |
| 8-50 m. | 9-8 m. | 9-45 m. | 10-4 m. | 12-45 t. | 1-51 t. | 11-0 m. | 11-59 m. | 6-45 t. | 7-46 m. | 6-5 m. | 7-46 m. | g 1-9 t. | 2-46 t. | 2-0 t. | c 3-23 t. | | | | |
| 9-35 m. | 9-53 m. | 10-30 m. | 10-49 m. | 2-35 t. | 3-43 t. | 1-0 t. | 1-59 t. | — | 8-51 n. | 8-35 m. | — | c 4-47 t. | 6-10 t. | 7-21 t. | 8-51 t. | | | | |
| 10-20 m. | 10-38 m. | 11-15 m. | 11-34 m. | 3-35 t. | 4-33 t. | 3-0 t. | 4-2 t. | Lisboa | | | | Porto Braga Porto | | | | | | | |
| 11-5 m. | 11-23 m. | 12-0 m. | 12-19 t. | 4-40 t. | 5-16 t. | 4-14 t. | 5-10 t. | Ovar | | | | 4-21 m. | | | | 7-45 m. | 5-41 m. | 8-28 m. | |
| 11-50 m. | 12-8 m. | 12-45 m. | 1-4 t. | 5-40 t. | 6-38 t. | 4-45 t. | 5-40 t. | Porto | | | | 6-55 m. | | | | 8-46 m. | 7-54 m. | 9-48 m. | |
| 12-35 t. | 13-53 t. | 1-30 t. | 1-49 t. | 6-20 t. | 7-0 t. | 5-30 t. | 6-5 t. | Ovar | | | | 8-15 m. | | | | 10-55 m. | 12-19 t. | 2-47 t. | |
| 1-20 t. | 1-38 t. | 2-15 t. | 2-34 t. | 6-30 t. | 7-40 t. | 6-7 t. | 7-0 t. | Porto | | | | 11-20 m. | | | | 1-51 t. | 4-28 t. | 7-5 t. | |
| 2-5 t. | 2-23 t. | 3-0 t. | 3-19 t. | 8-40 n. | 9-46 n. | 7-0 t. | 8-0 n. | Lisboa | | | | f 4-20 t. | | | | 6-12 t. | 7-5 t. | 10-40 n. | |
| 2-50 t. | 3-08 t. | 3-45 t. | 4-4 t. | 9-37 n. | 10-36 n. | 9-4 n. | 10-3 n. | Sacavem | | | | 5-45 t. | | | | 8-35 n. | 9-36 n. | 11-30 n. | |
| 3-35 t. | 3-53 t. | 4-30 t. | 4-49 t. | 10-35 n. | 11-40 n. | 10-17 n. | 11-11 n. | Lisboa | | | | a 11-12 n. | | | | 1-7 n. | | | |
| 4-20 t. | 4-38 t. | 5-15 t. | 5-34 t. | 12-10 n. | 1-12 n. | 11-0 n. | 12-0 n. | Lisboa | | | | Porto Vianna Porto | | | | | | | |
| 5-5 t. | 5-23 t. | 6-0 t. | 6-19 t. | 7-10 m. | 7-54 m. | 6-4 m. | 6-48 m. | Lisboa | | | | 4-21 m. | | | | 9-49 m. | 5-45 t. | 10-40 n. | |
| 5-50 t. | 6-8 t. | 6-45 t. | 7-4 t. | 9-0 m. | 9-44 m. | 7-44 m. | 8-29 m. | Lisboa | | | | NINE | | | | BRAGA | | NINE | |
| 6-35 t. | 6-53 t. | 7-30 t. | 7-49 t. | 10-20 m. | 11-4 m. | 8-30 m. | 9-14 m. | Lisboa | | | | 5-18 t. | | | | 5-47 t. | 9-15 m. | 9-50 m. | |
| 7-20 t. | 7-38 t. | 8-15 n. | 8-34 n. | 11-20 m. | 12-4 t. | 10-10 m. | 10-54 m. | Lisboa | | | | — | | | | — | 11-1 m. | 12-25 m. | |
| 8-5 n. | 8-23 n. | 9-0 n. | 9-19 n. | 12-20 t. | 1-4 t. | 11-25 m. | 12-9 t. | Lisboa | | | | Porto | | | | Vaiença | | Porto | |
| 8-50 n. | 9-8 n. | 9-45 n. | 10-4 n. | 1-30 t. | 2-14 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | Lisboa | | | | 8-15 m. | | | | 1-55 t. | 2-30 n. | 8-28 m. | |
| 9-35 n. | 9-53 n. | 10-30 n. | 10-49 n. | 2-0 t. | 2-41 t. | 1-49 t. | 2-34 t. | Lisboa | | | | 11-20 m. | | | | 3-53 t. | 9-56 m. | 2-47 t. | |
| 10-20 n. | 10-38 n. | 11-15 n. | 11-31 n. | 3-10 t. | 3-54 t. | 2-40 t. | 3-10 t. | Lisboa | | | | 5-45 t. | | | | 11-28 n. | 1-38 t. | 7-5 t. | |
| 11-5 n. | 11-23 n. | 12-0 n. | 12-19 n. | 3-42 t. | 4-26 t. | 3-10 t. | 3-56 t. | Lisboa | | | | a 11-12 n. | | | | 3-22 n. | | | |
| 11-50 n. | 12-8 n. | 12-45 n. | 1-4 n. | 4-50 t. | 5-34 t. | 4-44 t. | 5-29 t. | Lisboa | | | | Vianna | | | | Vaiença | | Vianna | |
| C. SODRÈ P. ARCOS C. SODRÈ | | | | 5-50 m. | 6-34 t. | 6-0 t. | 6-44 t. | Lisboa | | | | 8-0 m. | | | | 9-55 m. | 6-30 t. | 8-35 n. | |
| 5-25 m. | 5-50 m. | 6-0 m. | 6-31 m. | 7-0 t. | 7-44 t. | 6-45 t. | 7-29 t. | Lisboa | | | | Porto | | | | Penafiel | | Porto | |
| 11-30 m. | 11-55 m. | 12-6 t. | 12-31 t. | 8-0 n. | 8-44 n. | 7-55 t. | 8-39 n. | Lisboa | | | | 10-55 m. | | | | 12-41 t. | 5-2 m. | 6-35 m. | |
| 1-0 t. | 1-25 t. | 1-36 t. | 2-1 t. | 9-45 n. | 10-29 n. | 8-21 n. | 9-8 n. | Lisboa | | | | 9-23 n. | | | | 11-9 n. | 6-43 t. | 8-31 n. | |
| 2-30 t. | 2-55 t. | 3-6 t. | 3-31 t. | 10-55 n. | 11-39 n. | 9-25 n. | 10-10 n. | Lisboa | | | | Porto | | | | Regoa | | Porto | |
| 8-30 n. | 8-55 n. | 9-6 n. | 9-31 n. | 12-17 n. | 1-1 n. | 11-5 n. | 11-49 n. | Lisboa | | | | 4-39 m. | | | | 11-10 m. | 4-0 m. | 8-45 m. | |
| 10-0 n. | 10-25 n. | 10-36 n. | 11-1 n. | 12-20 t. | 1-18 t. | 7-30 m. | 8-29 m. | Lisboa | | | | 2-0 t. | | | | 6-31 t. | 8-26 m. | 1-19 t. | |
| 11-30 n. | 11-55 n. | 12-6 n. | 12-31 t. | 3-10 t. | 4-8 t. | 1-35 t. | 2-34 t. | Lisboa | | | | 6-0 t. | | | | 10-41 n. | 4-0 t. | 11-30 n. | |
| Todos param em Algés. | | | | 10-55 n. | 11-53 n. | 4-30 t. | 5-29 t. | Lisboa | | | | a 11-12 n. | | | | y 2-33 n. | | | |
| C. Sodrè Cascaes C. Sodrè | | | | 5-50 t. | 7-14 t. | 5-25 m. | 6-48 m. | Lisboa | | | | Porto | | | | Barca d'Alva | | Porto | |
| a 6-10 m. | 6-47 m. | 6-18 m. | 7-24 m. | 12-17 n. | 1-41 n. | 7-45 t. | 9-8 n. | Lisboa | | | | 7-20 m. | | | | 3-9 t. | 11-7 m. | 6-50 t. | |
| -15 m. | 7-20 m. | 6-55 m. | 7-32 m. | | | | | Lisboa | | | | Regoa | | | | Barca d'Alva | | Regoa | |
| a 7-0 m. | 7-52 m. | 7-8 m. | 8-1 m. | | | | | Lisboa | | | | 5-0 m. | | | | 9-53 m. | 4-0 t. | 8-37 n. | |
| 7-40 m. | 8-17 m. | 7-48 m. | 8-45 m. | | | | | Lisboa | | | | 10-50 n. | | | | 1-49 n. | 12-44 n. | 3-50 n. | |
| 7-45 m. | 8-50 m. | 8-10 m. | 9-2 m. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 8-30 m. | 9-22 m. | 8-53 m. | 9-31 m. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 9-10 m. | 9-47 m. | 9-18 m. | 10-24 m. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-15 m. | 10-20 m. | 9-55 m. | 10-32 m. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 10-0 m. | 10-52 m. | 10-8 m. | 11-1 m. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 10-40 m. | 11-17 m. | 10-48 m. | 11-54 m. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 10-45 m. | 11-50 m. | 11-25 m. | 12-2 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 12-10 t. | 12-47 t. | 12-18 t. | 1-24 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 12-15 t. | 1-20 t. | 12-55 t. | 1-32 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 1-40 t. | 2-17 t. | 1-48 t. | 2-54 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 1-45 t. | 2-50 t. | a 2-25 t. | 3-2 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 3-10 t. | 3-47 t. | 3-18 t. | 4-24 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 3-15 t. | 4-20 t. | a 3-55 t. | 4-32 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 4-0 t. | 4-52 t. | 4-8 t. | 5-1 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 4-40 t. | 5-17 t. | 4-48 t. | 5-54 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 4-45 t. | 5-50 t. | a 5-25 t. | 6-2 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 5-30 t. | 6-22 t. | 5-38 t. | 6-31 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 6-10 t. | 6-47 t. | 6-18 t. | 7-24 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 6-15 t. | 7-20 t. | a 6-55 t. | 7-32 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 7-0 t. | 7-52 t. | 7-8 t. | 8-1 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 7-40 t. | 8-17 n. | 7-48 t. | 8-54 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 7-45 t. | 8-50 n. | a 8-25 n. | 9-2 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-10 n. | 9-47 n. | 9-18 n. | 10-24 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-15 n. | 10-20 n. | a 9-55 n. | 10-32 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 10-40 n. | 11-17 n. | 10-48 n. | 11-54 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 10-45 n. | 11-50 n. | 11-25 n. | 12-2 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| a 12-10 n. | 12-47 n. | 12-18 n. | 1-24 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 12-15 n. | 1-20 n. | a 12-55 n. | 1-32 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| Todos param em Algés excepto os a | | | | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| LISBOA QUELUZ LISBOA | | | | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 9-40 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |
| 7-42 t. | 8-13 n. | 8-30 n. | 9-0 n. | | | | | Lisboa | | | | | | | | | | | |

a) Directos ou rápidos.

b) Lisboa Caes dos Soldados.

c) Porto Campanhã.

d) Por Alfaiate.

e) P-lo Norte.

f) Dias ute's.

g) Domingos e dias santificados.

h) Dominicos e quartas-feiras.

i) Segundas e quintas-feiras.

j) Segundas-feiras.

k) Segundas e quintas-feiras.

l) Segundas, quartas e quintas-feiras.

m) Segundas, quartas e sabbados.

n) Segundas, terças, quintas e sabbados.

o) Segundas, quintas e sabbados.

p) Segundas e sextas-feiras.

q) Quartas-feiras.

r) Quintas-feiras.

s) Sextas-feiras.

t) Sabbados.

u) 1º e 3º domingo de cada mez.

v) Dia 23 de cada mez.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 18 de Agosto sahirá o paquete **Danube** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a creados 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 Inglexes, 23, 1.^o

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRA no dia 1 de Setembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.
Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Cabo), vapor allemão **Kromprinz**. Sahirá a **21** de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antuerpia, vapor allemão **Bellona**. Sahirá a **20** ou **21** de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion**. Sahirá a **29** de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Brazil, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **18** de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Bremen e Hamburgo, vapor allemão **Pernambuco**. Sahirá a **14** ou **15** de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, vapor francez **La Plata**. Sahirá a **26** de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Bordeus e Leith, vapor inglez **Dale**. Esperado de **18** a **19** de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Ceará, Maranhão, Pará, Manaus e Iquitos, vapor allemão **Athen**. Sahirá a **29** de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Copenhagen e S. Petersburgo, vapor allemão **Douro**. Sahirá a **20** ou **21** de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. francez **Cordillere**. Sahirá a **25** de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Genova, vapor italiano **Colombo**. Esperado a **20** de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Hamburgo (directo), vap. allemão **Stahleck**. Sahirá a **19** ou **20** de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Columbia**. Sahirá a **24** de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 10, 1.^o



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



Maranhão e Ceará, vap. inglez **Paraense**. Sahirá a **24** de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cametense**. Sahirá a **29** de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Amazonas**. Sahirá a **19** de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará, e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Augustine**. Sahirá a **20** de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. francez **Corrientes**. Sahirá a **22** de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Mirra**. Sahirá a **20** de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sibiria**. Sahirá a **20** de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Campana**. Esperado a **17** de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 10, 1.^o



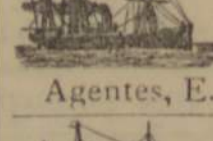
Southampton (Inglaterra), vapor inglez **Nile**. Sahirá a **21** de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a **21** de agosto.



Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a **27** de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vap. inglez **Panamá**. Sahirá a **17** de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o