

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELAS, R. da Trindade

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

SUMMARIO

A LINHA DA REGOA A CHAVES E Á FRONTEIRA, por J. F. de Sousa	Páginas
PATEOS DE LISBOA, por O. S.....	65
PARTE OFICIAL — Decreto de 18 de fevereiro e portarias de 16, 18, 19 e 26 de fevereiro do Ministerio das Obras Publicas.....	67
AVIZ A CÓRUCHE.....	68
NOTAS DE VIAGEM — XII — Os Rochedos de Naye.....	69
LOCOMOTIVAS PARA AS LINHAS DO SUL E SUESTE.....	70
ATTENTADOS CONTRA OS COMBOIOS.....	71
O TRANSSIBERIANO.....	71
CAIXA DE APOSENTAÇOES E SOCORROS DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO.....	71
O DESASTRE DA PATRIARCHAL.....	72
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispanoas.....	72 e 73
TRACÇÃO ELECTRICA.....	74
AS LINHAS DA EUROPA EM 1902.....	74
AUTOMOBILISMO.....	74
LINHAS PORTUGUEZAS.....	74
LINHAS ESTRANGEIRAS.....	74
ARREMATAÇOES — AGENDA DO VIAJANTE.....	76 e 78
HORARIO EM 1 DE MARÇO DE 1903.....	79
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	80

rém a do Corgo, cuja construcção se justifica por considerações de ordem política e administrativa, pois serve uma capital de distrito, e pelo trafego que pode ter. Demais, a linha do Corgo deve ter o seu natural prolongamento para a margem esquerda do Douro por Lamego a Villa Franca das Neves.

Na rede ao Norte do Mondego, estudada em 1886, figuravam todas essas linhas, cuja razão de ser foi reconhecida pelo inquerito administrativo de 1898. Propostas pela respectiva comissão técnica, foram finalmente classificadas pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900, em cujo plano figuravam ainda, para servir a região transmontana, o troço de Mirandela a Bragança e a linha do Pocinho a Miranda.

Util providencia foi essa, que, formulando um plano de viação acelerada methodicamente estudado e sujeito ao voto das regiões interessadas, traçou caminho bem definido á acção governamental ou á iniciativa particular, facilitadas ou despertadas pela benefica lei de 14 de julho de 1899.

Em 1897 foi concedido por alvará a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral a linha da Regoa a Chaves e á fronteira, de 1^m de largura de via, e sem encargo para o Estado. Cedo reconheceram os concessionários que não podiam dispensar o auxilio do Estado e por isso obtiveram que o alvará fosse substituído por um decreto de concessão provisória, de 1 de abril de 1897, concedendo diversas vantagens de isenções de impostos, o qual ficou dependente de aprovação legislativa. Parecia facilitada assim a construção da linha, tanto mais que o projecto de 1887, sujeito a limite de 150^m nas curvas, e por tanto extremamente caro na difícil região que vai da Regoa até o extremo sul do valle de Villa Pouca, era substituído entre a Regoa e Villa Real pelo projecto de 1897 com curvas de 60^m e portanto extraordinariamente mais barato.

Havia todas as probabilidades de obter capitais, quando surge a monstruosa proposta de lei de 12 de julho de 1897 para o arrendamento das linhas do Estado e construção das respectivas linhas complementares com garantia de juro.

Previam-se varias linhas no Minho; em Traz os Montes nenhuma, a não ser o ultimo troço da linha de Braga a Chaves, com garantia sobre 35:000.000 réis por kilómetro.

Essa garantia, promettida a uma linha concorrente da Regoa a Chaves que fôra concedida sem esse auxilio, matou a iniciativa incipiente.

Debalde foi sancionada a concessão provisória pela carta de lei de 27 de julho de 1898, que auctorizava o governo a tornar definitiva a concessão e a alargar as isenções de impostos.

Nem o governo usou da auctorização, nem os concessionários se moveram.

A linha da Regua a Chaves

e á fronteira

Não podem ficar sem registo e commentario, em publicação d'esta indole, os factos ultimamente ocorridos e as providencias governativas tomadas ácerca da construção da linha do Corgo e do seu prolongamento até a fronteira. E' grande o seu alcance, não só por determinarem a prompta realização de tão importante melhoramento, como pelas suas consequencias futuras em relação a outras linhas.

Deixemos os jornais politicos disputar para a respectiva agremiação as glórias do emprehendimento e façamos historia e critica imparcial.

*

E' reconhecida ha muito a necessidade de uma linha que, partindo da Regoa, suba o Corgo, para servir Villa Real, importante capital de distrito, Villa Pouca de Aguiar, ponto de convergência de numerosas estradas e portella obrigada de passagem para o valle do Tamega, as estancias das Pedras Salgadas e de Vidago, tão frequentadas já hoje, a fertil veiga de Chaves e as extensas e ferteis regiões que a dominam, indo finalmente ao lado do Tamega até a fronteira sollicitar o trafego de Verim.

A principal arteria d'aquella região deve ser a linha do Valle do Tamega, que, partindo da Livração na linha do Douro, sirva Amarante e a região de Basto e acompanhe o rio até a foz da ribeira de Oura para se ligar nas proximidades de Vidago com a linha anterior, tendo antes entroncado nella pelas alturas de Cavez a linha de Trofa a Guimarães, prolongada por Fafe até ali.

A construção da linha do Tamega não dispensa po-

*
A lei de 14 de julho de 1899, reorganizando a administração das linhas do Estado, creando e dotando o fundo especial para ocorrer aos melhoramentos nello necessários e à construção das linhas complementares, e concedendo auxílios e facilidades à iniciativa particular, veiu abrir novo período de actividade para a nossa viação acelerada.

A um homem benemerito, a cuja memória devemos tributar homenagem, deve a província de Traz-os-Montes os seus caminhos de ferro. O distinto engenheiro José Ferro Madureira Beça, deputado pelo distrito de Bragança, empenhou-se vivamente pela construção da linha de Mirandella a Bragança, pelo Estado ou por uma empresa, ao abrigo da lei de 14 de julho e suscitou e apresentou ao ministro uma proposta de Moses Zagury em que se pedia a garantia de 4 1/2 %.

Ao tempo geria já a pasta das obras públicas o actual ministro, que tão brilhantemente assinalada deixou a sua passagem pelo poder, pois foi administrador de larga e inteligente iniciativa. Pouco tempo depois da sua entrada para o governo inquiriu da situação em que se achavam as diversas concessões de caminhos de ferro para os regularizar e chamar a situações claras e definidas. Foi assim que fez expedir os alvarás da concessão das linhas do Valle do Vouga, de Guimarães a Fafe, e em 10 de outubro de 1901 a da Regoa a Chaves, cujos concessionários só então fizeram o respectivo depósito, começando-se-lhes a contar os prazos.

As diligências de Madureira Beça encontraram nello decidido apoio.

Mandou pois abrir concurso público para a concessão provisória da linha de Mirandella a Bragança, baseando-se na proposta que recebera, estipulando a garantia de 4 1/2 % sobre o capital que resultaria da praça e deixando a concessão definitiva dependente de sancção parlamentar.

Realizou-se o concurso, recebendo-se uma única proposta. O apresentante da primitiva proposta, em vez de tomar parte no concurso, como devia, tentou protestos e esboçou reclamações sem valor, a que o ilustre ministro quis tirar sombra de pretexto, abrindo nova praça com a base da proposta apresentada no concurso anterior e celebrando em seguida o contrato provisório com o adjudicatário e único concorrente José Lopes da Cruz.

Madureira Beça não deu por finda a sua tarefa e diligenciou por todas as formas angariar capitais para a construção. Veio a morte feril-o prematuramente, sem o deixar ver realizado um melhoramento por que tanto propugnara.

A necessidade da apresentação às Camaras do contrato provisório de Mirandella a Bragança deu lugar à inclusão na mesma proposta de lei da auctorização para a concessão, mediante concurso, da linha da Regoa a Chaves e à fronteira, com garantia de juro de 4 1/2 % sobre o custo kilometrico de 26:000:000, e para a aceitação da desistência dos primitivos concessionários.

Nessa proposta, cujo relatório foi aqui publicado, punham-se em relevo, alem das razões de justiça distributiva que reclamam imperiosamente a construção das linhas transmontanas, os importantes acrescimos de rendimento na linha do Douro, que vinham compensar a maior parte dos encargos da garantia de juro. Estipulavam-se ainda as condições técnicas da linha da Regoa a Chaves, admitindo-se a possibilidade da redução a 100m dos raios de curvas nos troços d'exceptional dificuldade.

Pena foi que esse limite de 100m, mais que suficiente para as linhas de 1m, não fosse francamente aceito

sem restrições. E' tempo de pensarmos em construir economicamente as linhas secundárias sem luxo dispensável, e luxo caríssimo é o raio de 150m em regiões alcantiladas. Demais, para a linha do Vouga o limite é de 80m; no projecto de 1897 do troço da Regoa a Villa Real, louvado pela proficiencia com que foi estudado, desceu-se ao limite de 60m.

A carta de lei de 24 de maio de 1902, votada por louvável acordo dos partidos, aprovou o contrato de Mirandella e autorisou a abertura do concurso para a linha da Regoa a Chaves. E concederam-se sem objecções garantias de juro a 173 kilómetros de linhas em plena discussão do concurso com os credores! Taes foram, entre muitos outros, os benefícios fructos da lei de 14 de julho de 1899.

*
Realizou-se o concurso, recebendo-se quatro propostas, nenhuma das quaes estava nas estrictas condições legaes. Resolveu por isso o Governo abrir novo concurso sobre a base da proposta que julgou mais favorável, ficando a adjudicação definitiva dependente de sancção legislativa, visto que as bases adoptadas eram diversas das do primeiro concurso. Elevava-se o depósito, descia a 60m o limite de raio das curvas, elevava-se a 23 kilogr. o peso por metro de carris, exigiam-se velocidades commerciaes eguaes ás dos comboios congeneres da linha do Douro e eliminava-se a base de licitação.

Fixado o prazo do concurso, desde logo prolongado por mais 60 dias a pedido de um dos concorrentes, realizou-se em 16 do corrente. Appareceu uma única proposta, depois de curiosas peripecias que não vem para aqui relatar e que, segundo consta, frustaram o propósito de um concorrente serio e disposto de capital.

A proposta vinha, talvez propositadamente, eivada de palpáveis nullidades.

Poucos dias antes do concurso houvera renhida peleja parlamentar acerca dos actos do Governo. Não era o ensejo mais proprio.

Em vista do resultado do concurso o sr. ministro das obras públicas resolveu, com aplauso geral, mandar construir a linha por conta do Estado, para o que foi promulgado o decreto de 18 do corrente e quatro portarias prescrevendo as providencias necessárias para se efectuarem até 31 de março proximo os necessários trabalhos preparatórios.

E' tomado para base o projecto de 1897 entre a Regoa e Villa Real, devidamente revisto no que respeita á saída da Regoa, que ainda não estava assente, devendo-se procurar aumentar os raios das curvas onde for possível sem agravamento notável do custo.

Grande alcance tem este acto governativo, baseado na alínea e) do n.º 1.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, que auctoriza o Governo a construir as linhas cuja concessão tenha caducado ou venha a caducar. Vae ser dotada a província de Traz-os Montes com um melhoramento importantíssimo. Ao mesmo tempo abre-se um precedente cujos efeitos são incalculaveis.

A adopção franca e decidida das curvas de 60m nas linhas de via reduzida define a orientação racional que deve ser seguida para o deante. São linhas de pequeno tráfego muitas das que é necessário construir em terrenos accidentados. Não se precisa nellas de grandes velocidades. O que importa é proporcionar o instrumento á sua modesta mas útil função e aos recursos de que dispomos. Linha de 1m com curvas de 150m em regiões alcantiladas custam caríssimo. Linhas com curvas de 60m exigem muito menor dispendio e pôdem

com o material articulado e com uma via robusta, comportar trafego bastante intenso.

O fundo especial tem recursos avultados e rapidamente crescentes. Por construcção directa ou por concessão com subsidio ou garantia de juro, poder-se-hão construir em poucos annos as principaes linhas complementares das linhas do Estado, merecendo especial menção ao norte as de via reduzida, do Tamega a entroncar na da Regoa a Chaves, a do Pocinho a Miranda e a da Regoa a Villa Franca das Naves. Foram estudadas umas para via larga, outras para via reduzida com curvas de 150^m e larga plataforma. A revisão dos projectos, subordinada ao criterio adoptado agora para a linha de Corgo, reduzirá notavelmente o custo da construcção.

Taes são as consequencias da providencia governativa que analysámos, perfeitamente conforme com as conclusões formuladas no ultimo congresso internacional de Caminhos de ferro, celebrado em Paris em 1900. Foi nelle ventilada a forma de se promover o desenvolvimento dos caminhos de ferro economicos. Alvitrou-se a simplificação de todas as formalidades, a supressão de todos os encargos dispensaveis, como vedações, guardas de passageiros de nível, o emprego judicioso de fortes rampas e de curvas de pequeno raio, a redução das instalações ao minimo imprescindivel e a adopção de normas d'exploração o mais simples e economicas possivel.

A essa orientação obedeceu o decreto de 18 do corrente.

Merece pois calorosos aplausos tão importante resolução.

27-2-903.

J. FERNANDO DE SOUSA.

Os pateos de Lisboa

Foi publicado, por ordem do ministerio das obras publicas, o relatorio do sr. engenheiro Sarrea Prado ácerca do inquerito a que procedeu relativo aos pateos de Lisboa, com o parecer do conselho de melhoramentos sanitarios sobre os resultados d'esse inquerito.

E' um trabalho digno de leitura e exame; um quadro realista da miseria d'uma grande cidade que cuida mais das ruas espectaculosas e das obras magnificas, do que da hygiene e da saude publica, praticando, segundo a expressiva regra popular — *por fóra cordas de viola, por dentro pão bolorento*.

Por fóra, avenidas de 60 metros de largura que se abrem antes de se construirem outras mais modestas e mais necessarias, para recreio dos ricos e favorecidos da fortuna, para satisfação de vaidades ou realização de operações financeiras bem combinadas. Por fóra projectos espantosos de parques e bosques, cuja despesa de conservação e polícia bastaria, sendo applicada d'outra forma, para a salubrização da cidade antiga.

Por fóra as alamedas ensaiadas, lisas como luvas, as expropriações por centos de contos.

Por dentro os bairros de Alfama e Mouraria, as vergonhas do Aterro, os perigos da canalização, a incuria dos pavimentos das ruas, os pateos immundos em que se permite o suicidio lento de milhares de familias pobres.

Em 18 freguezias foram visitados 102 pateos ou ilhas, que abrigam 4.294 habitantes. Só 32 d'estes pateos estão em condições razoaveis.

Ha 223 habitações com 1.225 habitantes em condições manifestamente condemnaveis por impropias á habitação humana.

Accrescenta ainda o relatorio:

«Só a muita miseria leva os seus infelizes moradores a abrigarem-se em taes espeluncas, sem ar puro, sem luz, sem o possivel aceio.

«Com cubagem de ar superior a 20 metros cubicos só ha 36 pateos.

«Alguns d'esses recintos formam escolas terríveis de immoralidade», accumulando com isto o «estiolamento d'uns desgraçados cuja apparencia bem demonstra a sua miseria em todos os sentidos.

Nas freguezias onde se registam mais victimas da tuberculose — S. Miguel, Santo Estevão, S. Christovão, S. Lourenço e Socorro, ahi tambem ha mais pateos.

A lei pôde traduzir-se assim. A tuberculose está na razão directa da insalubridade das habitações.

Se notarmos que o trabalho do inquerito não está ainda completo; que se não visitaram as restantes freguezias; que faltam muitos pateos mais; que ha um grandissimo numero de habitações miseraveis em ruas estreitas, sem ventilação, sem luz, com esgotos deficientes, com repartimentos pequenissimos, com uma população excessiva, com os muros impregnados de líquidos pestilentes; que ha milhares de casas, chamadas baratas, de renda a mezes, que não estão em melhores condições de salubridade do que os pateos; pôde deprehender-se bem como seria util, como seria altruista, benemerita uma providencia municipal que acudisse a este estado de cousas deploravel.

Bastaria para isso a expropriação d'alguns quarteirões mais apertados entre ruas estreitas.

Bastaria salpicar estes bairros, pobres mas populosos, de edificios velhos e de pouco valor, com alguns jardins publicos — pequenos squares, que serviriam de tomas de ar e de luz, o melhor dos desinfectantes, como as bocas das cavernas e das minas.

Bastaria abrir algumas arterias atravez d'esses perigosos corticos, antros da miseria, da sordidez, do vicio e das doenças infecciosas como se abre um dreno num pantano, sangrando-o, purificando-o.

Bastaria facilitar a construcção de casas operarias como se faz em tanta cidade estrangeira, ou por espirito de beneficencia ou por interesse commercial.

Mas os nossos entusiastas propugnadores da Lisboa nova só pensam no *Bois de Boulogne* ou de *Vincennes* que não foram expropriados, no *Prater*, e no *Hyde Park*, esquecendo por completo os bairros do príncipe Alberto em Londres, os da Sociedade Real de Windsor, os de Jouffroy-Renaut, perto de Paris, os de Merlhouse, os do Príncipe da Prussia em Berlim, os da Sociedade philantropica e da Sociedade das habitações economicas de Paris, os da Sociedade anonyma dos alojamentos economicos de Lyon, de Rouen, de Marselha, de Nancy, os da Associação metropolitana de Londres, da London County Council, de Penbody Do-nation Fund, da Sociedade do resaneamento de Nápoles das de Nova York, de Dunkerque, de Copenhague, etc.

Não pensam em fazer outro tanto.

Comtudo era isso uma obra de civilização; era uma obra de utilidade geral tambem, porque até os ricos, os moradores das avenidas, os que nas suas equipagens e nos seus automoveis vão metallizar o sangue no ar embalsamado das florestas, morrem e adoecem com as epidemias que medram nos bairros pobres, nos pateos, nas ilhas, nas casas immundas, nas ruas tortuosas e infectas, o verdadeiro meio de cultura, o meio mais propicio para o desenvolvimento e para a reprodução de myriades de microbios pathogenicos.

A tisica dos pateos chega aos palacios; nem são desinfectantes do bacillo os dourados dos frisos ou as scintillações dos cristaes dos lustres.

*
E' um assumpto que necessita de attenção.

Vae uma grande diferença entre a vida do operario rural e a do operario das cidades. No campo, qualquer habitação que abrigue da chuva e do vento serve. A casa da malta, o palheiro, a modesta choupana, são abrigos suficientes do pobre, porque vive no pleno ar lavado e saudavel das campinas, das serras, dos pinhaes e montados; porque o sol, o grande microbicida, salubriza tudo com a energia chimica dos seus raios; porque o ar ventila e vivifica; porque a agua é gratuita e abundante.

Nas cidades, a carestia da habitação obriga á accumulação, á promiscuidade, e, dizem os hygienistas, que o homem é um perigo para outro homem. Da accumulação e da promiscuidade resultam males physicos e moraes.

Nas cidades, apenas são accessíveis ás classes pobres as casas baratas, as habitações-dos pateos, as dos becos e viellas, onde filhos e paes se envenenam só em respirar.

Nas cidades, ha um organismo perfeito para adulterar o ar de cada casa; ha a assignatura da pia que se prende á canalização dos dejectos, ficando todos solidarios no grande communismo dos canos.

Na cidade a agua é cara.

Força é que se ataque o problema denodadamente.

Quando se não faça por altruismo, faça-se por egoismo.

Extinguem-se pantanos por causa da *malaria*, por causa das febres palustres: extingam-se os pateos por causa da variola, por causa da tuberculose e de tantas epidemias, por causa da moralidade.

Não será mais proveitoso isto, do que qualquer rui-nosa obra de aformoseamento dos arrabaldes da cidade em contradicção flagrante com a tendencia da sua ex-pansão ao longo do rio?

A saude é a formosura do corpo; disse um medico. A salubridade da cidade é a sua melhor formosura.

Lisboa figura nas estatísticas demographicas com per-centagens assustadoras.

Não se modificam os coefficients de mortalidade sem que se entre a fundo nesta questão.

Pensa-se por ventura nos banhos publicos? Pensa-se acaso nos bairros baratos?

Como diz o povo — por fóra, cordas de viola; por dentro, os pateos, os cemiterios, os canos — o pão bo-lorento.

O. S.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, com data de 29 de novembro do anno findo, do terceiro lanço do prolongamento da linha do sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, comprehendido entre a Fuzeta e Tavira, e o respectivo parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas: ha por bem aprovar o referido projecto, com excepção da ponte de Tavira, da qual deverá ser elaborado novo projecto, em que se procure reduzir o custo do taboleiro metallico, e bem assim aprovar o orçamento na importancia de 187:400:000 réis, determinando que se dê imediatamente começo aos trabalhos de construcção da parte aprovada do referido lanço.

Paço, em 16 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Attendendo a que por decreto de 1 de abril de 1897 foi concedida provisoriamente a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, ou á companhia que elles organizassem, a construcção e exploração por noventa e nove annos do caminho de ferro da Regua á fronteira, segundo por Villa Real, Villa Pouca de Aguiar, proximidades das Pedras Salgadas, Vidago e Chaves;

Attendendo a que pela carta de lei de 7 de julho de 1898 foi o Governo auctorizado a tornar definitiva, nos termos da mesma lei, a concessão provisoria feita pelo citado decreto de 1 de abril de 1897, concedendo-lhes ainda o direito de opção na construcção e exploração de todas as linhas convergentes a pontos situados dentro das zonas lateraes de 30 kilometros, a que se refere a base 4.^a da concessão provisoria;

Attendendo a que, no uso da auctorização referida, foi feita a mencionada concessão por alvará de 10 de outubro de 1901;

Attendendo a que, pela carta de lei de 24 de maio do anno findo, foi auctorizado o Governo a aceitar a desistencia requerida pelos concessionarios e adjudicar em hasta publica, e precedendo concurso, a construcção e exploração do referido caminho de ferro, nos termos da mesma lei;

Attendendo a que, aberto o concurso, nos termos do decreto de 2 de agosto de 1901 e no uso da auctorização especial concedida pela citada lei de 24 de maio de 1902, foram apresentadas quatro propostas, que todas pela commissão especial que presidiu ao concurso foram julgadas nullas, nos termos do artigo 7.^o do respectivo programma;

Attendendo a que por este motivo foi annullado o concurso por decreto de 15 de novembro ultimo, e que, ficando caducada *ipso facto* a auctorização especial concedida ao Governo pela carta de lei de 24 de maio ultimo, foi, pelo mesmo decreto, e nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1894, mandado abrir novo concurso por prazo não inferior a quinze dias, em condições diferentes do anterior;

Attendendo a que, a pedido de um dos concorrentes ao concurso anterior, foi prorrogado em 18 de novembro ultimo o prazo do concurso, o qual se effectuou em 16 do corrente;

Attendendo a que a unica proposta apresentada não foi aceita por não convir aos interesses do Estado:

Hei por bem, no uso da auctorização conferida na alinea e) do n.^o 1.^o da base 4.^a da lei de 14 de julho de 1899, determinar que se proceda desde já á construcção da linha da Regua á fronteira por conta do Estado e nos termos da referida lei.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 18 de fevereiro de 1903.—REI.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro se proceda sem perda de tempo ao restabelecimento do traçado da 1.^a secção da linha da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, comprehendida entre a Regua e Villa Real, conforme o projecto com data de 18 de junho de 1897, procurando se ao mesmo tempo onde seja possível aumentar os raios das curvas, sem aggravamento importante do custo da linha, devendo os trabalhos de campo e de gabinete estar concluidos até 31 de marzo proximo.

Paço, em 19 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei determina que, para a rapida execucão dos trabalhos de campo e gabinete relativos ao projecto da 1.^a secção do Caminho de Ferro da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, incumbido por portaria d'esta data á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a mesma direcção requisite o pessoal technico e auxiliar que, além dos engenheiros e conductores que nella se acham em serviço, forem necessarios para a elaboração dos referidos trabalhos.

Paço, em 18 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma comissão composta do engenheiro chefe de 2.^a classe José Fernando de Sousa, vogal secretario do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, do engenheiro subalterno de 1.^a classe Luis de Albuquerque de Orey, chefe do serviço de tracção da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e do engenheiro subalterno de 2.^a classe, José Victor Duro Sequeira, chefe do serviço de tracção da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, proceda sem perda de tempo ao estudo dos typos do material circulante de tracção e transporte, que mais convenha adoptar na linha da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, de modo que nas condições technicas de limites de inclinações e de raios de curvas a que foi subordinado o projecto da 1.^a secção da Regua a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897, da mesma linha, o referido material satisfaça a todos os requisitos de segurança e commodidade, e permitta a realização de velocidades

commerciaes não inferiores ás dos comboios congeneres da linha do Douro.

Paço, em 18 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma comissão composta do inspector geral supranumerario, vogal do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, do engenheiro chefe de 2.ª classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Minho e Douro, Basílio Alberto de Sousa Pinto, e do engenheiro subalterno de 1.ª classe, chefe do serviço de via e obras da direcção do Sul e Sueste, Augusto Victor da Costa Sequeira, proceda ao estudo dos typos de material de via que convenha adoptar na construcção do caminho de ferro da Regua por Villa Real a Chaves e á fronteira, tendo em attenção as condições technicas da linha, adoptadas no projecto da 1.ª secção da Regua a Villa Real, datado de 18 de junho de 1897.

Paço, em 18 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Inspeccão Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma comissão composta dos engenheiros Antonio José de Albuquerque do Amaral Cardoso e Julio Pinto da Costa Portella, primeiro oficial do quadro telegrapho-postal Luis Campos Fragoso, e do segundo oficial do mesmo quadro João Maria da Rocha, proceda ás necessarias experiencias, a fim de conhecer se pôde ser aberta á exploração publica a linha servida por tracção electrica, da Companhia Carris de ferro do Porto, da Rua de Santa Catharina a S. Roque da Lameira, na cidade do Porto.

Paço, em 26 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Aviz a Coruche

Estamos assistindo a um espectaculo novo no nosso paiz: um concelho que, comprehendendo os seus interesses, e uns influentes locaes que, exercendo bem os seus deveres, tratam com afincos de promover a construcção de uma linha ferrea que directamente influe para os progressos da sua terra.

E' um exemplo bom, no sentido que tanto aqui temos preconizado, dado a muitas outras localidades que reclamam constantemente melhoramentos, vias ferreas, pontes, edificios, sempre á custa do estado ou de empresas particulares, desdenhando-as ainda, por vezes, exigindo-lhes até que esses melhoramentos sejam como elles, as cidades e as villas, entendem e não como os que, tendo o trabalho de estudar e propondo-se ao arraço de os implantar, tem, pelo menos, o direito de o fazer a seu modo e de forma a serem menos prejudicados.

Que antithese flagrante entre Guimarães, que, tendo a sua linha ferrea, para a qual não concorreu, tem repetidas vezes insistido por lhe pôr ao lado outra, em competencia; entre Lamego, que espera impaciente mas inactiva que o Estado ou uma companhia lhe vão construir a sua indispensavel ligação com a Regoa, limitando se a bella cidade a exigir que esta seja de via larga; e essa gente de Aviz que se reune em commissão para tratar do seu caminho de ferro, que toma o assumpto a peito e acolhe os promotores de tão importante melhoramento com entusiasticas promessas de bom exito.

A acta da sessão da reunião que se realizou em Aviz no dia 8 d'este mez, á qual aqui nos referimos, não deixa duvidas sobre o interesse que a commissão e os povos de Aviz tomam por este negocio.

Nessa sessão foi aprovada, e por unanimidade, a seguinte proposta do seu presidente, o sr. dr. Augusto

de Mesquita, e outros influentes locaes, camaristas, agricultores, industriaes e proprietarios importantes:

«Propomos se forme uma companhia ou sociedade anonyma que, por meio de accções, angarie os capitais necessarios para a construcção e exploração da linha ferrea d'esta villa a Coruche, devendo o valor de cada accção não ir além da quantia de vinte mil réis, a fim de proporcionar ás classes menos abastadas a collocação dos seus pequenos capitais. E como essa companhia tem de recorrer á subscricção publica para a collocação das accções, pôdem os socios fundadores constituir provisoriamente a sociedade, outhorgando a respectiva escriptura, e logo que esteja completamente subscripta a emissão das accções, que nos parece será bem aceita, já pelos habitantes dos concelhos que a linha vem beneficiar, já por algumas casas bancarias do paiz: se constitua definitivamente a companhia, na qual os corpos gerentes sejam formados não só pelos concessionarios, mas pelos representantes dos accionistas dos concelhos por onde passa a linha ferrea. Propomos mais que os proprietarios dos concelhos, cujo terreno tenha de ser expropriado para a construcção da linha, cedam gratuitamente os terrenos, já porque a construcção da linha, valorizando-lhes os seus terrenos, em muito os vai beneficiar, já para evitar delongas e dificuldades com a expropriação dos referidos terrenos».

O sr. dr. Mesquita declarou, auctorizado pelo sr. José Paes de Vasconcellos Abranches, que este senhor, logo que se formasse a companhia para a construcção da linha ferrea, subscrevia com 1:000.000 réis.

Pela sua parte o sr. dr. Varella declarou que seu pae cederá gratuitamente todo o terreno que lhe pertença por onde a linha passe, e que, como não tivesse conhecimento da formação da companhia, nada o auctorizava a declarar neste sentido, sendo todavia possivel que subscreva com algum capital.

Foi mais resolvido que se represente aos poderes publicos para que seja feita a concessão da linha ferrea pedida e se pedisse ás camaras de Móra e Coruche para tambem representarem, representação que deverá ser assignada não só pela camara municipal, mas tambem pelas juntas de parochia e pelos habitantes do concelho que o queiram fazer.

O relatorio que foi presente á assembléa descreve a linha pela seguinte forma:

«O traçado d'este caminho de ferro, calculado proximamente em 75 kilometros de extensão, deverá partir da Quinta Grande, proximo de Coruche, pela carretera que segue ao Couço e Monte do Engál, afastando-se neste ponto para a direita, seguindo a cumida até Móra, atravessando a Ribeira de Raia acima d'esta villa para a margem norte da mesma, por meio d'uma ponte d'alvenaria, continuando até Cabeção, e finalmente até a villa d'Aviz, terminus da linha.

«Todas estas importantes povoações do Alemtejo que atravessa luctam até hoje com dificuldades de transportes para as suas mercadorias; servindo-se das primitivas carretas alemtejanas, que em certas epochas do anno são insuficientes para a condução de centenas de toneladas de productos diversos que exportam e importam.

«O trajecto para a estação mais proxima de caminho de ferro é até hoje por caminhos irregulares, atravessando caudalosas ribeiras desprovidas de pontes, o que, além de perigoso e bastante moroso, torna o transporte caro, elevando o custo das mercadorias.»

O calculo das despesas de construcção e orçamento de exploração é fixado nas seguintes bases:

Estudos	3:750.000
Expropriações	5:000.000
Terraplenagens	35:700.000
Obras d'arte	15:000.000
Carris e accessorios	162:750.000
Balastragens	30:000.000
Pessoal technico	2:250.000
A transportar	254:450.000

Transporte.....	254:450\$000
Agulhas e placas.....	720\$000
Material circulante (3 locomotivas 9 carruagens e 44 vagons).....	48:180\$000
Total....	303:350\$000
Receita bruta annual	
Passageiros.....	1:800\$000
Bagagens etc.	3:000\$000
Mercadorias.....	180:000\$000
Total....	184:800\$000
Despesa.....	57:478\$500
Líquido.....	127:321\$500

O que, para um capital de 500 contos, produziria um lucro líquido de mais de 25 por cento, o que dá larga margem para crer que, mesmo que a pratica reduza em grande parte estas previsões a uma proporção mais modesta, o lucro da linha em projecto será suficientemente remunerador.

NOTAS DE VIAGEM

XII

Os Rochados de Naye—Vevey—Lausana

Para aquelle espirito explorador das bellezas naturaes do proprio paiz que caracteriza o povo suíso, feita que foi a descoberta da linha de cremalheira e agora a electrica, pôde dizer-se que já não ha montanhas. A locomotiva sobe por toda a parte, grimpa até os mais altos pincaros como o pequeno cabrito montez, torneja-os, subindo sempre, para attingir ponto mais elevado, e, como o cabrito não faz, atravessa-as, por fim, em tunneis, porque nada se oppõe áquelle avançar do progresso por toda a parte.

E, ainda por esta ordem de ideias, ao mesmo tempo que se construe a linha ferrea, eleva-se o grandioso hotel, palacio moderno onde nunca se viu mais que a cabana de palha do pastor cujos rebanhos olham espantados para aquelles colossos de pedra, ferro e vidro que vieram transformar o bucolismo dos seus campos em centro animado da alta roda. Depois, as pequenas cabrinhas vão-se habituando a ver chegar aquelles monstros negros, fumantes e silvantes que vazam, a cada momento, sobre as suas pastagens uma multidão de gentes, de maleta numa mão, e Bædeker na outra, e elles proprias já correm a assistir á chegada, a receber os excursionistas, cumprimentando-os com os seus *mééés*, como se todas fossem socias das associações de propaganda.

Quando, ha tres annos, visitei o asensor de Glion—o Righi Vau-lois como ali lhe chamavam,—já se falava na construcção da linha de Naye, por sobre aquellas montanhas que, até então, eram só conhecidas dos alpinistas que, de sacco ás costas e picareta em punho, sobem por toda a parte. No anno seguinte alguns homens de iniciativa de Montreux e arredores formaram uma companhia para a construcção da linha, obtiveram a concessão e em dois annos a construcção estava prompta.

Exemplo frisante da actividade suísa!

Da estação superior do funicular, em Glion, parte a linha, que é de cremalheira sistema Abt, em toda a sua extensão de 7.640 metros, elevando-se desde 690 metros, altitude de Glion, a 1.975 metros que é a de Naye.

Durante a primeira parte do percurso a linha eleva-se suavemente por entre plantações variadas, mas logo

á primeira curva o spectaculo muda. A nossos pés abre-se uma ravina, que ultrapassamos sobre um alto viaducto; na frente alarga-se o vasto panorama do lago Leman, uma vista encantadora, sobretudo quando, indo-se no comboio da tarde, o sol começa, no seu occaso, a pôr tons de oiro naquellas povoações, de variados aspectos, da margem esquerda.

No seguimento do percurso este panorama reapparece-nos ora da direita ora da esquerda, sempre phantastico, sempre attrahente.

Em breve nos apparecem, superiores á linha e ao fumo da locomotiva que arqueja impellindo o pequeno trem por aquellas ingremes ladeiras, os dois hoteis de Caux; o antigo, já de si uma vastissima construcção, mais no alto do monte ligando ao caminho de ferro por um tremvia; e o moderno, o Hotel Palace, pertencente á companhia dos grandes hoteis, numa installação vastissima, num perfeito palacio, de um gosto primoroso, com um terraço enorme de onde a vista se espraiia sobre o lago e o Monte Branco, construcção de uma elegancia extraordinaria como poucas tenho visto.

A linha de Naye tem, como particularidade attrahente, uma successiva variedade de horizontes. Partindo de Caux, deixamos de ver o lago e eis-nos entre pinheiraes, para em breve atravessarmos uma região de selvaticos penhascos, que nos conduz em face do macisso abrupto do Jaman, entrando-se num tunnel de onde se sae já com um ponto de vista diferente sobre o pequeno lago d'aquelle nome, a 1.568 metros d'altura.

Paramos então na estação e em quanto a machina toma agua, alguns passageiros soltam gritos agudos para gosar a repercussão que o echo lhes dá.

Emfim chegamos ao Rochedo de Naye, depois de 1^h 22^m de marcha e sentimo-nos bem, respirando aquelle ar purissimo, confortados com um jantar primoroso, num bello hotel em que todas as commodidades e attenções nos rodeiam.

O romper do sol em Naye é tambem um encantador spectaculo que não se deve perder. Depois, ha que ver a curiosa gruta, aberta no anno passado, e que tem a curiosidade unica de ter uma geleira dentro d'uma das suas cavernas.

Para isso convém, pelo menos, ficar em Naye uma noite, mas se o excursionista puder consagrar áquelle elevada posição mais tempo, não precisa dos meus conselhos para prolongar a sua estada, porque em poucos sitios da Suissa, apesar das suas commodidades, o estrangeiro se sente tão bem.

O regresso é tão interessante como a subida; tornamo a ver os mesmos pontos, é certo, mas sob diferente aspecto, e se o fizermos de manhã, tendo ido para lá de tarde, as tonificações da vegetação, das montanhas, são diferentes, dando nos a sensação d'um negativo d'uma bella photographia que já tinhamos visto.

Ao lado do Territet, a estação inferior do funicular, temos Montreux, de onde parte a nova linha que vae a Gruyère, e depois Vevey, a cidade, depois de Genebra e Lausanna, mais importante das margens do lago.

D'ali partem os novos caminhos de ferro electricos Veveyenses, de que este jornal já se occupou, e devem ser abertos este anno á exploração, o ascensor do monte Pelerin, o caminho de ferro de Payerme, o tremvia electrico, de fio aereo, um dos primitivos da Suissa e a primeira applicação d'este sistema de tracção que eu vi, ha 13 annos.

Centro muito importante de excursões variadas como de grandes industrias, Vevey deu o nome a um genero de charutos conhecido em todo o mundo, e tambem tem fama universal á farinha Nestlé, ali fabricada. Não pude, como desejava, ver esta fabrica que é muito im-

portante e offerece grande interesse, porque o calor era muito e o tempo faltava-me para seguir a Lausanna.

A chegada a esta cidade dá aos excursionistas que não a visitam ha alguns annos a boa impressão dos progressos d'uma população activa.

Novos edificios, de construcção moderna se erguem nas principaes ruas e praças, grandiosos alguns, como a universidade; elegantes outros, como o do correio, o tribunal federal.

Tremvias electricos circulam a cidade e atravessam-a em dois sentidos só. O da circulação passa na estação do funicular do Signal, ponto a que se deve subir para d'ahi gosar um panorama grandioso. Custa 40 centimos a ida e volta, bem empregados.

Está em construcção uma linha directa que de Lausanna irá directamente a Moudon, na linha do Valle da Broye, encurtando muito, quasi em metade, o percurso actual entre estes dois pontos, mas em quanto ella não faz serviço não ha remedio senão tomar a linha de Payerme, a actual, que nos força a volver atras para atingir este ultimo ponto a fim de seguir a uma pequena villa de que já aqui se falou — Santa Cruz.

Locomotivas para as linhas do Sul e Sueste

Realizou-se no dia 18 do corrente, o concurso limitado para o fornecimento de quatro locomotivas mixtas compound de 6 rodas conjugadas, *bogie* á frente e tender de grande capacidade assente sobre duas *bogies*, destinadas á Direcção do Sul e Sueste.

Das fabricas convidadas apenas declinaram o convite a Schneider do Creusot e a Grafenstaden.

As propostas apresentadas foram as seguintes, por machina e tender:

Beyer Peacock	105.623	fr.
Sharp Stewart	104.000	"
Nielson Reed	109.040	"
Sociedade de Esslingen	85.400	"
A. Borsig	66.785	"
Henschel & Sohn	82.115	"
Hannoversche Gesellschaft	82.350	"
Hartmann	77.400	"
Krauss	94.800	"
J. Cockerill	109.800	"
Fives Lille — machinas eguaes ás da Companhia Real	102.000	"

Segundo nos consta, a proposta preferida foi a da casa Borsig.

No numero seguinte daremos noticia circumstanciada d'este novo tipo de machinas adoptado nas linhas do Sul e Sueste.

Attentados contra os comboios

Pelo ministerio das Obras Publicas foi enviado ao do Reino um relatorio do distincto engenheiro, sr. Cabral Couceiro, acompanhando um mappa das occorrencias que no ultimo trimestre houve contra os comboios, sommando, só nas linhas da companhia real, 43 attentados, alguns dos quaes não são só apedrejamentos, o que já não é pouco, mas tiros (duas vezes) coloção de pedras e carris sobre a via, e outras pro-

zas semelhantes que não são vulgares nas linhas que atravessam as kabilas arabes ou os sertões d'Africa.

Os concelhos mais notaveis neste triste registo de barbaria foram os de Cascaes, Obidos, Caldas, Thomar, Coimbra, Torres Novas, Montemor-o-Velho, Leiria, Espinho, Ovar, Cartaxo, Soure e Santarem. Quasi todos que a rēde da companhia atravessa!

Se a este numero juntarmos os que se referem á rēde do Sul e Sueste, a eloquencia dos algarismos demonstrará que é indispensavel que todo o rigor da lei caia sobre os delinquentes, o que não tem sucedido até agora, sendo condemnados em leves penas, attenta, na maior parte dos casos, a sua menoridade.

Pois se são menores, são aptos aprendizes de assassinos, e como taes a penitenciaria os espera.

O risão diz que «de pequenino se torce o pepino». E' torcel-os bem, com o mesmo dó que elles teem dos indefesos passageiros e pessoal dos comboios.

O TRANSSIBERIANO

Ampliando a desenvolvida noticia que démos ha pouco sobre este grande caminho de ferro, eis alguns esclarecimentos que extractamos do relatorio da sessão do conselho de administração realizada em 15 de janeiro ultimo.

A linha não está ainda construída em volta do lago Baikal, o qual continua a ser atravessado em vapor.

Todo o mais percurso está completamente prompto e aberto á exploração na extensão de 5.628 verstes.

O custo total da linha, comprehendido o material circulante, elevava-se até aquella data a 384.604.743 rublos, ou uns 212 mil contos da nossa moeda, ao par, independente de 94.032.660 rublos para melhoramentos dos meios de transportes confluentes ao caminho de ferro.

Um crédito de 30.647.000 rublos foi destinado á colonização da zona do caminho de ferro. Uma outra somma de 413.000 rublos foi despendida em 29 depositos de machinas e instrumentos agrícolas os mais aperfeiçoados, e sementes de boas qualidades para facilitar a sua aquisição aos imigrantes nas regiões atravessadas pela linha, os quaes, desde 1893, se elevaram a 611.494, recebendo todos lotes de terras da Siberia.

O fundo chamado Alexandre III (por ter sido dado pelo monarca) para a fundação de egrejas e escolas está actualmente em 1.658.943 rublos (913 contos da nossa moeda) havendo até hoje construidas na zona do Transsiberiano 190 egrejas e 184 escolas.

Caixa de aposentações e socorros dos Caminhos de Ferro do Estado

Foi publicado o relatorio da gerencia d'esta caixa no periodo decorrido desde a sua criação até 30 de junho ultimo, elaborado pelo nosso estimado companheiro de trabalho, o illustre engenheiro Fernando de Sousa.

Este relatorio, redigido com a perfeição que este distincto technico e ao mesmo tempo distincto escriptor sabe dar a todos os trabalhos da sua bem aparada pena, historia os trabalhos d'esta prestante instituição, dá conta da organização dos seus serviços e apresenta os mappas das receitas e despesas, tudo pormenorizado e claro.

As receitas cobradas atingiram 54 contos, sendo: 17 contos de quotas e joias do pessoal, 16 contos de bilhetes de gare, assignaturas e cartazes, 3 contos de empresti-

mos e lucros do armazem, 18 contos de subsidio votado pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do estado.

A despesa foi em pensões de invalidez, reforma e sobrevivencia 14:686.000 réis e mais 21:404.090 em socorros na doença.

O total das despesas ascendem a 18:471.000 réis. O saldo de 35:716.000 réis está collocado em papeis de credito. Assim se vae capitalizando prudentemente para acudir ás proximas reformas.

Por estes numeros já se pôde comprehendender a importancia do papel que representa a caixa, superiormente dirigida pelo sr. engenheiro Fernando de Sousa.

O desastre da Patriarchal

Treme-nos a penna, pela commoção que nos assorba, ao registar a fatalidade que num desastre brutal matou horrorosamente uma infeliz senhora na plena exuberancia da vida. Uma filha do sr. conde de Castello de Paiva ficou morta, esmigalhada, por um carro electrico.

Confirmam-se, infelizmente, as previsões que aqui foram feitas em artigos do nosso collaborador, o sr. engenheiro Vasconcellos Porto, e da redacção, sobre as desgraças que adviriam da falta de regulamento para o transito dos carros electricos.

Estes circulam já ha dois annos e meio e tal regulamento ainda não apareceu.

Por isso os desastres são diarios, e em contrario do que o sr. director Carlos Krus teve o ... arrojo de afirmar a um reporter do «Dia», em parte alguma (a não ser em Madrid) elles são tão frequentes, porque em cidade alguma os carros andam, dentro d'uma povoaçao, com a velocidade que tomam em Lisboa.

D'accordo que a tremenda desgraça d'agora se deu, na maior parte, á impericia do cocheiro do trem atropelado, mas se o electrico fosse com velocidade que permittisse a paragem a dois metros de distancia ou os carros tivessem freios, que não teem, permittindo a manobra instantanea, o choque dos dois carros não se daria ou não seria tão violento a ponto de voltar o trem.

Urge, portanto, que taes regulamentos appareçam e nelles se estabeleça que, estando um carro parado, o que cruza com elle diminua a marcha, e que os actuaes freios de rotação sejam substituidos todos por freios d'alavanca que travam instantaneamente.

Para terminar transcrevemos o que diz a «Tarde» de 27:

A proposito da catastrophe de hontem, que brutalmente atirou para a morte quem tinha tanto direito para gosar a vida, quasi toda a imprensa, em protesto, levanta justificados clamores contra a cega correria dos carros electricos, que pelos modos se cuidam, nas ruas de uma capital populosa, a percorrer os caminhos de um deserto!

De ha muito que as reclamações se levantam, mas sem nenhun seguimento. Erguem-se hoje e cessam ámanhã, de maneira que a impunidade apenas tem servido para fortalecer o abuso.

Pois é mister que este termine por completo, de vez, de uma vez para sempre, para que um grande melhoramento se não transforme numa desgraça para a cidade de Lisboa.

Lembramos que a «Tarde» é o jornal orgão do ministerio do Reino, por onde correm os assumptos de viação urbana.

E terminamos portanto com a phrase maçonica: «Fazei o vosso dever, meus irmãos».

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos art. 29º, 30º e 33º dos Estatutos, convoco a assembléa geral ordinaria para o dia 13 do proximo mez de marzo, a fim de discutir e votar as conclusões do relatorio da gerencia de 1902 e proceder á eleição dos corpos gerentes.

A reunião verificar-se-ha na sala das sessões do Banco Commercial de Lisboa, pela 1 hora da tarde.

Não comparecendo numero sufficiente de accionistas, reunir-se-ha então definitivamente no dia 28 de marzo, no mesmo local e hora.

Lisboa, 19 de fevereiro de 1903.

O vice-presidente da assembléa geral, José Adolfo de Mello e Sousa.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 28 de fevereiro de 1903.

Bem nos pareceu, ao escrever a ultima revista, que as propostas de fazenda não eram criancas que promettesse longa vida.

A oposição que se levantou em todo o paiz, não isoladamente por parte das oposições politicas, que essas não enganam já pessoa alguma porque se sabe que emergem d'essas ondas de facciosismo que se debatem continuamente, sob todos os pretextos tentando submergir a nau da situacão, mas pelas mais importantes collectividades, devia ter um effeito atroador se se insistisse nesse processo tacanho, vulgar, de aumentar receitas á custa de aggravamento de impostos.

Não dêmos mais sobre um morto que não se erguerá mais, por certo, esse producto do sr. Mattoso dos Santos que desceu, com a sua obra, das cadeiras do poder. Quem o vae substituir, o sr. Teixeira de Sousa, que se inspire melhor, e em vez de aggravar impostos, se dedique a adoptar providencias tendentes á rigorosa cobrança dos existentes — tanto seria bastante para aumentar os reditos do thesouro sem necessidade de sobre-carregar o contribuinte que paga, fazendo pagar o que se esquia por numerosas portas, sobretudo os largos portões que a politica mesquinha lhe abre.

Reuniu a assembléa geral da companhia de seguros Fidelidade, aprovando o relatorio e o dividendo que é de 15 %.

Fechou hoje a inscripção para a nova emissão de 70 contos d'acções da Empresa Ceramica de Lisboa.

A importancia subscripta cobriu quasi duas vezes a pedida, devendo por isso haver rateio a pouco mais de metade.

Durante a quinzena, e posto que o mercado vivesse desafogado, com abundancia de capitais e de papel cambial vindo do Brazil, o movimento bolsista foi pequeno, por causa das ferias do carnaval e pelo natural retrahimento resultante da expectativa das medidas de fazenda sobre a conversão da dívida interna.

As oscillações dos preços dos títulos, tanto de rendimento variável como de fixo, foram pouco importantes, continuando a subida das acções da Companhia Real que já em 27 se venderam a prazo a 28.500 réis.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ...	42 15/16	42 7/8	Desconto no Banco de Portugal.....
» cheque...	42 1/2	42 7/16	1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	670	671	No mercado.....
» cheque.....	673	675	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v.....	272	273	Cambio do Brazil.
» cheque....	275	276	Premio da libra...
Francfort 90 d/v ...	272 1/2	273 1/2	1 25/32
» cheque...	275 1/2	276 1/2	e
Madrid cheque ...	840	860	1 1/160

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO												
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	
Lisboa: Inscrições de assent.	38,90	38,90	39	39	39,15	39,15	-	-	39,20	39,30	39,38	39,40	-
" coupon	38,90	38,90	38,90	-	39,05	39,13	-	-	39,10	39,30	39,35	39,32	-
Obrig. 4% 1888.....	-	21.000	-	21.000	-	-	-	-	21.050	-	21.000	21.000	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon....	-	-	49.400	-	-	-	-	-	-	-	-	49.200	-
" 4 1/2 % assent.....	56.500	-	-	56.500	56.300	56.300	-	-	56.700	56.400	56.700	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	-	56.500	56.100	56.200	-	-	-	-	56.600	-	-	56.500	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	162.500	-	-	162.500	-	-	-	-	162.000	161.500	161.500	-	-
" Commercial....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" N. Ultramarino ..	122.000	122.000	122.000	122.000	118.000	118.100	-	-	118.100	118.000	-	117.500	-
" Lisboa & Açores ..	119.500	119.500	119.500	-	-	119.500	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	146.200	147.500	-	147.600	147.500	147.500	-	-	146.600	-	-	-	-
" Comp. Phosphoros ..	88.000	87.400	86.000	87.000	87.000	87.700	-	-	88.000	88.000	-	87.500	-
" C. Real ..	26.750	26.750	26.900	26.900	27.000	-	-	-	27.300	27.350	27.500	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	94.500	94.500	94.500	-	-	-	-	-	94.500	-
" 5%	91.800	-	-	91.800	91.600	-	-	-	91.300	-	91.800	91.800	-
" Comp. Phosphoros ..	-	-	-	-	92.200	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81.600	-
" " 3% 2.º grau ..	38.450	38.600	38.700	38.800	38.850	38.900	-	-	39.200	39.300	39.500	39.750	-
" C. Nacional	78.000	78.000	-	-	-	-	-	-	77.300	77.500	78.000	77.700	-
" Atravez Africa....	96.100	96.100	96.100	96.100	-	96.300	-	-	96.300	96.500	-	-	-
Paris: 3% portuguez.....	32,65	33,45	33	33,90	33,45	32,67	32,45	32,42	32,50	32,60	-	-	-
Accções Companhia Real....	116,75	116,50	117,50	119	117	118,50	-	117	-	119,25	-	-	-
" Madrid Caceres....	43	-	43,50	43	-	43	42,50	42,50	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha ..	232	230	231	229	230	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	353	350	350	349	350	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	208	206	208	207	203	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	367	365	366	365	365	365	-	365	366	369	-	-	-
" " 2.º grau	169,25	169,50	170	170	171	171	172	171	173,50	176,75	-	-	-
" C. Beira Alta.....	113	112	-	114	114	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres....	-	140	-	-	-	136	136	135	135	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.) ..	368	369	368,50	368,50	369	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	64,75	65,25	65,25	65	65	65	64,75	65	65	64,75	-	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	85	85	85	85	85	85	85	85	85	84,75	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	85,93	85,93	85,93	85,62	85,62	85,62	86	86	86	85,68	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1903-1902		1902-1901		Totais desde 1 de janeiro			Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1903-1902	1902-1901	1902-1903	1902-901	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de a			Réis	Réis						
Antiga rede e nova	29 4 Fev	693	70.876.000	102.274	693	70.948.932	102.379	389.540.000	403.680.276	-	14.140.276
não garantida...	5 11 "	"	62.451.000	90.116	"	61.773.504	89.139	451.991.000	465.453.780	-	13.462.780
Nova rede garantida.....	29 4 Fev	380	12.291.000	32.081	380	9.708.068	25.547	55.293.000	55.332.724	-	39.724
29 4 Fev	380	13.503.000	35.534	"	8.434.496	22.196	68.796.000	63.767.220	5.028.780	-	-
Sul e Sueste.....	1 7 Jan.	511	21.698.015	42.461	488	21.427.960	43.909	21.698.015	21.427.960	270.055	-
8 14 "	"	23.426.085	45.843	"	24.247.540	49.687	45.124.100	45.675.500	-	551.400	-
Minho e Douro.....	24 31 Dez	358	24.475.672	68.367	358	20.105.516	56.160	1.372.088.140	1.301.800.748	70.287.392	-
1 7 Jan.	"	20.570.885	57.460	"	21.624.745	60.404	20.570.885	21.624.745	-	1.053.860	-
8 14 "	"	21.350.785	59.639	"	21.472.000	59.977	41.921.670	43.096.745	-	1.175.075	-
Beira Alta.....	15 21 "	253	6.501.115	25.695	253	5.826.514	23.029	18.787.846	18.331.236	456.610	-
22 28 "	"	6.631.094	26.209	"	5.858.338	23.155	25.418.940	24.189.574	1.229.366	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	19 25 Nov	105	1.913.514	18.223	105	1.921.775	18.302	84.978.398	79.377.864	5.600.534	-
26 2 Dez	"	1.911.137	18.201	"	2.149.226	20.468	86.889.535	81.527.090	5.362.445	-	-
3 9 "	"	1.795.492	17.099	"	1.672.341	15.927	88.685.027	83.199.431	5.485.596	-	-
Guimarães	24 31 "	34	1.								

TRACÇÃO ELECTRICA

A direcção dos caminhos de ferro da Suecia resolreu estudar a substituição do vapor pela electricidade para a tracção de todas as linhas d'aquelle paiz.

Fez-se já um ensaio que chamará a attenção dos engenheiros de todo o mundo, na linha de Christiania-Malmö de cerca de 500 kilometros, dando excellentes resultados.

A Russia acaba de nos dar um salutar exemplo, digno de ser imitado.

Uma comissão de engenheiros moscovitas recomendou com verdadeiro interesse as seguintes disposições, altamente protectoras das vidas dos operarios electricistas:

Todas as officinas geradoras de electricidade estão obrigadas a ter uma dependencia destinada ao tratamento das pessoas que tenham sido alcançadas pelas descargas.

Deverá além d'isso ser provida do necessário para evitar choques electricos; bem como possuir, além d'outros objectos, luvas de resguardo, calçado de cauchuc, etc.

Todos os semestres será passada uma rigorosa revista a todos estes objectos e apetrechos, sujeitando-os a uma experiência com uma corrente triplice da usualmente empregada na fabrica respeitante.

Em cada officina se afixarão, nos sitios mais visíveis, instruções para os operarios no caso de accidente. Ensinar-se-lhes-ha, entre outras cousas, o que tem a fazer se o desastre se der fóra da officina central.

Inauguraram-se em 1 de fevereiro os tremvias electricos da Corunha.

As linhas da Europa em 1902

Segundo o mappa publicado pelo Ministerio das Obras Publicas de França a extensão dos caminhos de ferro da Europa em 1 de janeiro de 1902 era a seguinte:

ESTADOS	Extensão das linhas abertas em 1 de janeiro de		AUGMENTO	
			EM 1901	
	Kilometros	Kilometros	Kms.	%
Allemanha	51.391	52.710	1.319	2,57
Austria-Hungria	36.883	37.492	609	1,65
Belgica	6.345	6.476	131	2,06
Dinamarca	3.001	3.067	66	2,20
Hespanha	13.357	13.516	159	1,19
França	42.827	43.657	830	1,94
Gran-Bretanha e Irlanda	35.186	35.462	276	0,78
Grecia	972	972	—	—
Italia	15.787	15.810	23	0,15
Luxemburgo	466	466	—	—
Noruega	2.053	2.101	48	2,34
Paizes Baixos	2.743	2.791	48	1,75
Portugal	2.376	2.388	12	0,51
Romania	3.008	3.171	73	2,36
Russia e Finlandia	48.460	51.409	2.949	6,06
Servia	578	578	—	—
Suecia	11.320	11.588	268	2,37
Suissa	3.783	3.910	127	3,36
Turquia, Bulgaria e Romelia	3.142	3.142	—	—
Malta e Jersey	110	110	—	—
TOTAES	283.878	290.816	6.938	

Como se vê nos aumentos, foi a Russia que venceu o record, seguida pela Allemanha, e depois d'esta a França e a Austria-Hungria.

Na extensão kilometrica em relação á população, a Suecia é a que tem mais linhas ferreas, possuindo 2.270 kilometros por milhão de habitantes, seguindo-se o Luxemburgo com 1.940, a Dinamarca com 1.230, a Suissa com 1.180, a França com 1.130, a Belgica com 970, a Allemanha com 940.

Proporcionalmente com a extensão do territorio é a Belgica a primeira, tendo 2.200 kilometros de linhas ferreas por 1.000 kilometros quadrados de superficie.

AUTOMOBILISMO

Em Dresden inventou-se agora um trenó automovel, isto é, uma carruagem sem rodas nem carris destinada a deslizar nos terrenos cobertos de gelo, o qual tem dado excellentes resultados.

Uma das mais importantes carreiras de omnibus automoveis acaba de inaugurar-se na Italia, ligando duas estações de caminhos de ferro, á distancia de 117 kilometros: Ovietto, na linha de Florença a Roma, e Albegna, na linha de Leorne a Roma.

A corrida Paris-Madrid vae realizar-se em breve. O regulamento já está feito e dois automobilistas de nome, os duques de San Marco e de Medina Coeli andam, ha dias já, estudando o percurso.

A administração dos caminhos de ferro de interesse local austriacos tem feito experiencias sobre o transporte em carros automoveis nas suas linhas de pequeno tráfego, tanto para passageiros como para mercadorias. O novo sistema tem dado optimos resultados na rede de Wertenberg.

Nas linhas do P. L. M. tambem se tem estudado este sistema para os pequenos troços de pouco movimento, tendo já começado a empregal-o na pequena linha de Alais a Port-Ardoise.

Outra ideia similar, sobre o aproveitamento do automovel nas linhas ferreas, que vae ganhando terreno em França, é a de estabelecer com elles pequenos serviços entre as estações onde os expressos param e aquellas onde elles passam sem paragem. Assim se supprimiam os pesados e demorados comboios mixtos que se detem em todas as estações.

Tambem por cá, em Portugal, se poderia adoptar, com vantagem, este processo no ramal de Coimbra, no de Alfarellos á Figueira, no de Beja a Pias e agora no de Portimão.

LINHAS PORTUGUEZAS

Barreiro a Cacilhas.—Deu entrada no Conselho de Administração e foi enviado ao Conselho Superior de obras publicas o projecto de 2.º e 3.º lanços do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, elaborado pelo distinto engenheiro o sr. Manuel F. da Costa Serrão.

Segundo nos dizem é um trabalho notabilissimo que faz honra ao seu auctor.

A respectiva memoria justificativa é muito desenvolvida e foi impressa. Abrange investigações matemáticas de valor sobre o calculo da razão das obras de

arte nos esteiros de Coina e Seixal e sobre o aproveitamento da força das marés nos mesmos esteiros.

Em artigos successivos faremos a analyse circunstanciada d'esse notável projecto.

Estação da Alfandega do Porto. — Deu entrada no Conselho de Administração um novo projecto de ampliação da estação da Alfandega. Além da modificação de linhas e da ampliação dos cais existentes, projecta-se uma ponte sobre o patamar da rampa de acesso do rio, com um guindaste a vapor, e uma das rampas que hoje não é utilizada é transformada em cais descoberto de cerca de 700^m, submersível apenas pelas cheias cheias á de 1860. Não se compromette assim a estabilidade do muro do cais, como poderia suceder alteando-o e aterrando até o nível da estação.

O conjunto das obras, de summa utilidade, é orçado em 35 contos.

O projecto foi enviado ao Conselho Superior de Obras Públicas.

Coimbra a Arganil. — Está resolvido por acordo entre a Companhia Real e a de Coimbra a Arganil que aquela se encarregue da exploração da referida linha, logo que esta esteja construída, trabalho a que se vai proceder com toda a actividade.

Benguela. — Fala-se em que o sr. engenheiro Costa Serrão vai ser contractado para a construção d'esta linha, por conta da casa Williams, de Londres.

A escolha não podia ser melhor, não só pelo valor do escolhido, como pela sua competência especial em trabalhos de caminhos de ferro africanos.

Questão de terrenos. — A Companhia Real, proprietária dos terrenos conquistados ao Tejo em Alcantara, anuncia a venda de uma parcela do que fica em frente da doca de Santo Amaro, contra o que protestou a Companhia Carris de ferro, fundando-se em que tem, desde muito tempo, servidão por esses terrenos entre a sua estação de Santo Amaro e o Tejo.

Não nos parece que procedam as razões que a Companhia Carris allega para impedir a Real de dispôr do que é seu; os tribunaes o dirão.

Dois dos argumentos são tão leves que o menor sopro os desfaz.

Allega a Carris que a Companhia Real se obrigou pelo seu contrato a ceder os terrenos necessários para as servidões do rio, o que não quer dizer que essa servidão se estenda sobre todo o terreno; e que essa servidão lhe é indispensável para receber o seu material que vem do estrangeiro, quando tantas grandes oficinas de Lisboa que também recebem e exportam pelo rio não tem ligação com este por terreno próprio, servindo-se dos cais públicos.

Emfim o tribunal decidirá.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O conselho administrativo da companhia de Orense a Vigo decidiu dar 5 pesetas por cada uma das obrigações primitivas, como dividendo do exercício de 1902, conforme o balanço do mesmo ano.

Já foi inaugurado oficialmente o ramal da linha de La Robla a Valmaseda, ou seja o prolongamento d'este último ponto até Luchana.

A rede dos Andaluzes teve um producto no anno findo, de 22.150.000 pesetas, contra 19.805.000 pesetas em 1901.

O coeeficiente de exploração resulta a 51 0/0.
As despesas foram de 11.296.000 pesetas.

Os concessionários da patente para travessas de cimento armado em Hespanha obtiveram do governo e da Companhia do Norte auctorização para empregar este material, a titulo de experiência, num troço da linha de Santander, em Bárcena, onde o perfil é mais accidentado. Até o presente o resultado tem sido bom.

*
Já estão em Madrid as locomotivas para o Metropolitano e a abertura do primeiro troço, desde a esquina do passeio de Atocha e rua de Affonso XII até a rua O'Donell, será talvez hoje.

*
Fala-se na fusão das companhias de Santander a Bilbao, Central de Biscaia, Durango a Zumárraga e Elgoibar a S. Sebastião. Estas quatro linhas (que são todas de via estreita) formariam uma rede já considerável em extensão, servindo toda a costa da Biscaya.

*
O ministro das obras públicas está disposto a obrigar as companhias ferroviárias a renovar o material circulante, sendo feita uma escolha de todo o que actualmente se encontra em mau estado, para ser substituído.

Muito terá que fazer neste sentido, porque aquele material acha-se, em geral, no mais deplorável estado.

Especialmente nas linhas do Norte a decadência chegou ao extremo. Havendo um único (!) comboio diário entre Irun e Madrid (porque o correio é um churrão que leva mais de 24 horas para andar 631 quilometros, o que dá a velocidade commercial de 26 quilometros por hora, igual à dos nossos trens de mercadorias) esse comboio traz pouco material, de forma que os passageiros de 1.ª classe que viajar nos restrictos limites do seu lugar sem o alívio de um espaço vazio onde se encostem.

Isto não falando na vetustez dos veículos e na sua sujidade.

França

As companhias dos caminhos de ferro franceses puseram recentemente em vigor uma nova tarifa, muito interessante e que ainda é pouco conhecida.

Segundo esta tarifa, um viajante de 1.ª ou 2.ª classe que leve na sua bagagem volumes com dinheiro, valores financeiros ou objectos d'arte, pode fazer reservar um compartimento, — sómente para elle e para os ditos volumes nas seguintes condições.

1.º Pagamento d'um bilhete simples ;
2.º Pagamento d'uma taxa pela tarifa geral, que é calculada sobre dez vezes o peso real do volume.

3.º O mínimo do peso assim obtido não pode ser inferior a 3.000 k. em 1.ª classe, e 2.000 k. em 2.ª.

4.º Quando o peso real seja superior a 7.000 k. a companhia põe à disposição do passageiro um fourgon, onde este pode seguir viagem, sem pagar o respectivo bilhete.

Foram consideradas definitivas as tarifas que as 7 grandes redes dos caminhos de ferro franceses puseram há dois anos em vigor, a titulo de experiências, pelas quais se permite aos viajantes, (*touristes*, *cyclistes*, *automobilistas*, etc.) expedir com antecipação e a título de bagagens objectos que sirvam para seu uso pessoal.

A maneira como este melhoramento foi acolhido por parte do público, decidiu as diferentes companhias a conservá-las com o título de definitivas.

*
A extensão actual da rede francesa é de 33.699 km., sendo na rede Paris-Lyon-Mediterrânea 9.426, Orléans 7.137, Ouest 5.742, Este 4.893, Nord 3.765, Midi 3.754, Estado francês 2.916.

No anno corrente devem abrir à exploração 62 km. na rede de Est, 50 km. na de Ouest, 155 na de Orleans, 32 na de P-L-M, 109 na do Midi.

Estão e continuam em construção, além d'estes, 87 km. na de Est, 124 na de Ouest, 393 na de Orleans, 329 na P-L-M, 202 na do Midi, 39 na do Nord, 96 na do Estado.

Estão em projecto para realização proxima as construções de 161 km. mais.

Russia

No final do anno passado somava a rede russa 54.413 verstes e a finlandesa 9.484, ou em total 63.897 verstes, isto é 68.178 quilometros.

Para o anno corrente ficaram em construção 6.238 verstes e vai ser auctorizada mais a de 4.838, o que tudo fará um total de 74.975 verstes no fim d'este anno.

*
Goraram os esforços feitos na conferencia internacional das grandes companhias ferroviárias, que se reuniu em S. Petersburgo, para se assentar na *roldagem* dos bilhetes da volta do mundo e na unificação das tarifas.

Pretendia-se assim que pelo transsiberico se fizessem os serviços rápidos do Extremo Oriente que ligaria com as linhas chinesas a velha Europa.

Deve reunir-se em Paris uma nova conferencia.

Italia

As conferencias começadas em Roma entre a comissão suíça e a comissão italiana para o resgate do Simplão e a exploração pela Suíça do troço italiano de Iselle a Domo d'Ossola foram suspensas.

Ambas as comissões reconheceram a necessidade de pedir aos respectivos governos os mais amplos poderes. Sabe-se com efeito que o Jura-Simplão deve passar para o poder da confederação e que, por consequencia, o caminho de ferro do Simplão tornar-se-ha caminho de ferro do Estado.

Ora segundo as convenções, a companhia do Simplão deve explorar o troço Iselle-Domo d'Ossola; o estado italiano reclama então umas certas garantias, sobretudo sob o ponto de vista da defesa da fronteira italiana.

As conferencias, que brevemente serão realizadas entre os delegados suíssos e os italianos, terão precisamente por fim o determinar estas garantias.

Estados Unidos

De Nova-York annunciam-nos uma victoria alcançada em 30 de janeiro d'este anno pela *Empire State Express*, o famoso comboio rapido que faz serviço entre Noya-York e Buffalo.

Uma locomotiva de novo typo, com que tem feito diversas experiencias, percorreu 1 milha (1.600, "32) em 32 $\frac{1}{2}$ " o que dá a inacreditável velocidade de quasi 170 kilom. á hora.

Australia

O parlamento sud-australiano aprovou o projecto d'um caminho de ferro atravessando todo o continente australiano do norte ao sul.

A via a construir medirá pouco mais ou menos 1.063 milhas, sendo os carris d'aço com o peso de 60 libras por jarda.

Ella ligará Oodnadatte, terminus da linha, vindo de Adelaide e medindo 688 milhas, em Pine Creek, terminus do troço que parte de Port Darwin e se dirige para o centro da Australia.

Adelaide e Port-Darwin, situados um ao sul e outro ao norte da Australia, estão separadas por uma distancia de 1.896 milhas, ou approximadamente 2.100 kilometros.

A nova linha deve estar construída em 8 annos.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 9 de marco proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 9 de janeiro de 1903, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 7 de marco de 1903 inclusivamente, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 20 de fevereiro de 1903.

N.º 32.801. Do Rio Tinto a Mogofores, 2 pedras em bruto, pesando 2.910 kilos, consignadas a Anthero Duarte.

N.º 15.412. De Esmoriz a Monte Real, 2 fardos de fio, pesando 135 kilos, consignados a Manuel Ribeiro.

N.º 1.424. Da Regoa a Lisboa (P), 1 mala de roupa, pesando 24 kilos, consignada a D. Pedro Maria Macedo.

N.º 25.063. De Vizeu a Porto (Campanhã), 1 caixa de alvaiade, pesando 135 kilos, consignada a Santos & Santos.

N.º 39.793. De Aveiro a Porto (Campanhã) 24 pelles verdes, pesando 78 kilos, consignadas a José Roiz da Silva.

N.º 70.513. De Porto (Campanhã) a Lisboa (P), 3 caixas de vinho, pesando 66 kilos, consignadas a Firmino A. Barata.

N.º 39.326. De Porto (Central) a Lisboa (P), 1 caixa de algodão em rama, pesando 144 kilos, consignada a Francisco A. Durão.

N.º 30.641. De Ovar a Lisboa (P), 2 caixas de vinho, pesando 52 kilos, consignadas a João Soares Chaves.

N.º 25.416. De Vizeu a Lisboa (P), 1 canastra de louça de ferro, pesando 55 kilos, consignada a Nicolau Augusto dos Santos.

N.º 12.700. De Crato a Lisboa (P), 1 caixa e 2 grades com fôges, pesando 18 kilos, consignadas á Companhia Oil Colonial.

N.º 7.793. Do Entroncamento a Santarem, 6 canastras de louça, pesando 248 kilos, consignadas a Bernardino dos Santos.

N.º 43.855. De Lisboa (P) a Coimbra, 2 caixas de vinho, pesando 62 kilos, consignadas a João Anselmo da Costa Pinto.

N.º 2.742. De Alvega a Pombal, 6 saccos de lã suja, pesando 430 kilos, consignados a Domingos Alexandre.

N.º 34.019. De Lisboa (P) a Covilhã, 8 barricas de drogas ordinarias, pesando 4.128 kilos, consignadas a Alexandre Leuzinger.

N.º 9.526. De Caxarias a Cintra, 323 travessas, pesando 10.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º

N.º 9.575. De Caxarias a Cintra, 668 travessas, pesando 20.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º

N.º 9.584. De Caxarias a Cintra, 414 travessas, pesando 12.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º

N.º 9.593. De Caxarias a Cintra, 339 travessas, pesando 10.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º

N.º 9.610. De Caxarias a Cintra, 338 travessas, pesando 10.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º

N.º 9.623. De Caxarias a Cintra, 338 travessas, pesando 10.000 kilos, consignadas a J. Reynaud & C.º

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de pregaria, etc.

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 do proximo mes de marco, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1.164 grossas de parafusos de metal, 880 grossas de parafusos de ferro, 344 kilogrammas de pontas de Paris, 7.200 kilogrammas de pregos, 500 pás de aço, 600 milheiros de carda ingleza de ferro, 300 milheiros de carda de zinco, 4.000 tachas de cabeça amarella e 200 trados.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 72.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 16 de fevereiro de 1903.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de lona para encerados

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 14 de marco, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 300 metros correntes de lona com a largura de 1¹/₂ metros para encerados.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 7.200 réis.

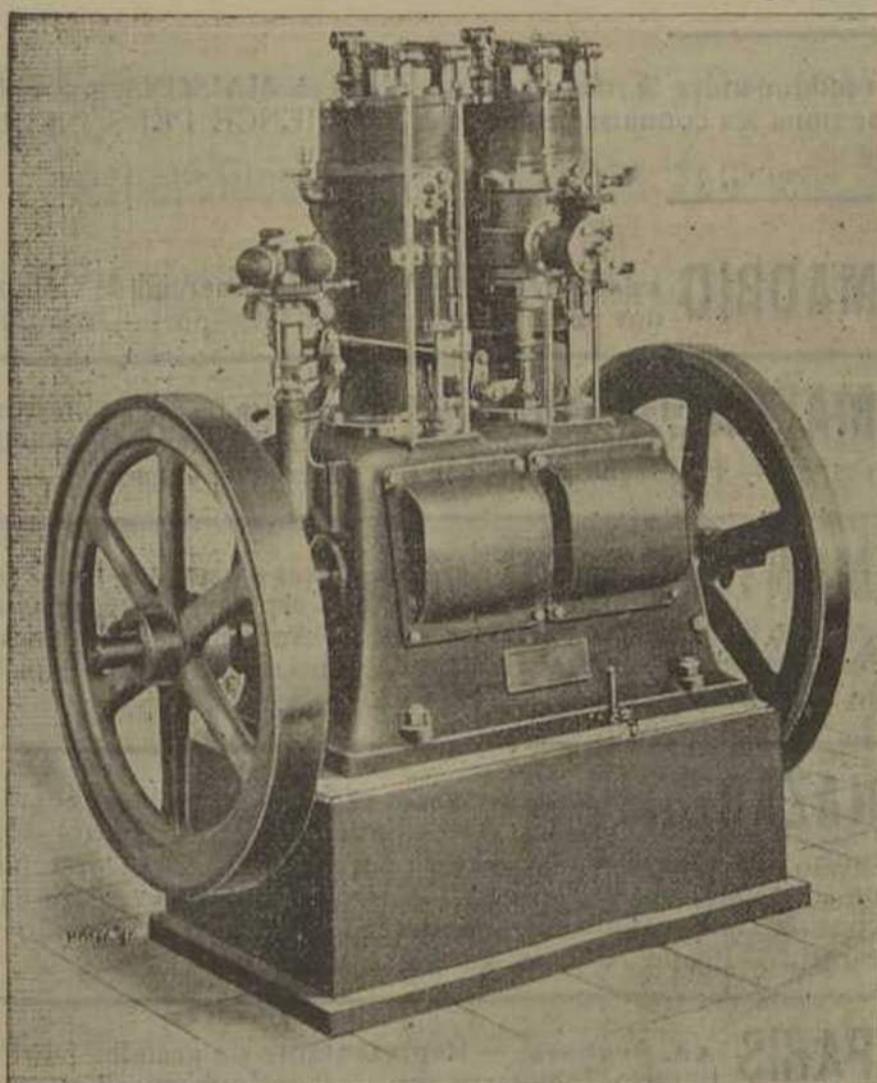
O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde pôdem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 21 de fevereiro de 1903.

MOTORES



*da celebre fabrica
americana*

Marinette Iron Works
Manufacturing Co.

Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios estações, barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras frigorificas, tanques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10
LISBOA

Real Companhia Vinicola
DO
Norte de Portugal
VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro. Preços desde 300 réis a 2\$150 réis cada garrafa.

VINHOS DE MESA

qualidades especiaes do Douro e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1.ª reserva garrafa 1\$000

" " secco " 1\$000

" " extra-secco " 1\$000

" Grande vinho espumante Extra-reserva " 1\$200

" " " " " Primordial " 1\$200

" " " " " Bruto " 1\$200

" " " " " Nectar " 1\$400

" " " " " Assis Brazil " 1\$200

" " " " " Victoria " 1\$200

" " " " " Fim de Seculo " 1\$600

Amarante tinto meio espumante " 500

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis

Representante: LEOPOLDO WAGNER

Deposito Filial: Rua do Alecrim, 117

Filial do Deposito: R. do Ouro, 72

SABONETES MEDICINAES
DA
Companhia Portugueza HYGIENE

Teem sobre os outros sabonetes a vantagem de desinfectar as mãos, ou de as conservar desinfectadas. Fazemos especial menção dos sabonetes de thymol, muito recommended para a hygiene da bocca, dos de creolina, alcatrão e borax, sublimado corrosivo, e do

**SABONETE
SOUSA MARTINS**

(Alcatrão composto)

Este sabonete, cuja formula devemos ao celebre professor dr. Sousa Martins, não suja a agua, nem as toalhas. Composto apenas com as partes activas do alcatrão, sem as resinas negras, que sujam e não teem accão, e contendo *phenosalyl*, um dos mais valiosos antisepticos modernos, o sabonete **Sousa Martins** satisfaz ao mesmo tempo as exigencias da toilette e da medicina, amaciando a pelle e conservando-a desinfectada.

Pharmacia ESTACIO — Praça de S. Pedro, 61
LISBOA

AGENDA do VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CINTRA

Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1.500 réis a 2.500 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 Tousal. — 15, Campo do Tousal, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcideas commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

HAMBURGO

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

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



→ MADRID

Peçam-se prospectos.

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 2 de março sahirá o paquete **Danube** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

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

AGENTES { Em Lisboa:— James Rawes & C.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º
No Porto:— Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de março de 1903

COMPANHIA REAL			LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Badajoz		Lisboa		PAMP.		MANGUALDE		PAMP.				
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	b	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.	b	5-39 t.	Partida	Chegada	Partida	Chegada				
Partida	Chegada	Partida	Chegada	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.	11- 0 m.	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.	b	5-39 t.	Partida	Chegada	Partida	Chegada					
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	12-59 t.	8-50 m.	8-20 m.	5-25 m.	3-35 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.			
5-50 m.	6- 5 m.	6-22 m.	6-38 m.	3-85 t.	4- 5 t.	4-30 t.	5- 3 t.	5- 3 t.	8-50 m.	8-20 m.	5-25 m.	3-35 t.	5-120 t.	8-37 t.	2-37 t.	5-39 t.	5-37 t.	5-37 t.	5-39 t.	7-40 t.			
6-15 m.	6-38 m.	6-47 m.	7- 3 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9- 0 n.	9- 0 n.	9-30 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-35 t.	7- 0 t.	7- 3 m.	5- 8 m.	5- 8 m.	7- 0 t.	10-35 n.	7-20 t.	10-25 n.			
6-35 m.	6-50 m.	7- 5 m.	7-24 m.	9-37 n.	1- 8 n.	10-30 n.	11-10 n.	11-10 n.	b	8-50 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-35 t.	b	5-39 t.	Mangualde		Guarda		Mangualde			
7- 0 m.	7-15 m.	7-32 m.	7-48 m.	Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa	Lisboa	11- 0 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-35 t.	7-30 t.	7- 3 m.	5- 8 m.	5- 8 m.	n	8-55 m.	11-50 m.	n	4-15 t.	7- 5 t.	
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8- 8 m.	6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	6-10 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	7-30 t.	7- 3 m.	5- 8 m.	5- 8 m.	MINHO E DOURO		PORTO		FAMALICÃO		
7-45 m.	8- 3 m.	8-17 m.	8-33 m.	9- 5 m.	10-10 m.	7-45 m.	8-44 m.	8-44 m.	9- 5 m.	10-10 m.	7-45 m.	8-44 m.	b	8-50 m.	2-39 n.	12- 0 n.	3-35 t.	f	10- 0 m.	11-25 m.	5- 0 m.	6-28 m.	
8- 5 m.	8-20 m.	8-85 m.	8-45 m.	10-40 m.	11-46 m.	9- 2 m.	9-55 m.	9-55 m.	12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m.	11-59 m.	11- 0 m.	2-39 n.	12- 0 n.	b	5-39 t.	c	4-47 t.	6-10 t.	2- 0 t.	c	3-23 t.
8-30 m.	8-45 m.	9- 2 m.	9-18 m.	12-40 t.	2-40 t.	1- 0 t.	1-59 t.	1-59 t.	12-40 t.	2-40 t.	1- 0 t.	1-59 t.	7-30 t.	9-55 m.	8-50 t.	5- 8 m.	9-22 n.	11- 1 n.	7-22 t.	8-49 t.	9-22 n.	11- 1 n.	
8-50 m.	9- 5 m.	9-22 m.	9-38 m.	4-40 t.	5-42 t.	3- 0 t.	4- 0 t.	4- 0 t.	4-40 t.	5-42 t.	3- 0 t.	4- 0 t.	9-30 t.	—	—	—	Porto		Braga		Porto		
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10- 3 m.	5-40 t.	6-46 t.	5- 0 t.	6- 3 t.	6- 3 t.	5-40 t.	6-46 t.	5- 0 t.	6- 3 t.	LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA	FIGUEIRA	5-55 m.	9-32 m.	5-25 m.	8-28 m.			
9-35 m.	9-50 m.	10- 5 m.	10-24 m.	6-30 t.	7-40 t.	6- 0 t.	7- 0 t.	7- 0 t.	6-30 t.	7-40 t.	6- 0 t.	7- 0 t.	8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.	8-15 m.	11- 8 m.	7-33 m.	9-27 m.	11-20 m.	1-51 t.	
10- 0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	8-40 n.	11-40 n.	9- 0 n.	10- 0 n.	10- 0 n.	8-40 n.	11-40 n.	9- 0 n.	10- 0 n.	10-35 n.	11-40 n.	9- 0 n.	10- 0 n.	12-40 t.	1-41 t.	5-30 m.	5- 3 t.	4-20 t.	2-47 t.	
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11- 8 m.	12-20 n.	1-23 n.	11- 0 n.	12- 0 n.	12- 0 n.	12-20 n.	1-23 n.	11- 0 n.	12- 0 n.	11-50 m.	12-22 t.	12- 0 n.	12- 0 n.	5-45 t.	6-12 t.	4-28 t.	7- 5 t.	5-45 t.	8-35 n.	
10-45 m.	11- 3 m.	11-17 m.	11-33 m.	Lisboa	Sao Joao	Lisboa	Lisboa	Lisboa	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	12-33 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
11- 5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	10-20 m.	11- 4 m.	8-30 m.	9-14 m.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	10- 0 m.	11- 4 m.	8-30 m.	9-14 m.	12-45 t.	9-25 n.	
11-30 m.	11-45 m.	12- 2 t.	12-18 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	11-20 m.	12- 4 t.	10-10 m.	10-54 m.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	10- 0 m.	11- 4 m.	8-30 m.	9-14 m.	12-45 t.	11- 5 n.	
11-50 m.	12- 5 t.	12-22 t.	12-22 t.	Lisboa	Sao Joao	Lisboa	Lisboa	Lisboa	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	12-47 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
12-35 t.	12-50 t.	1- 5 t.	1-24 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
1- 0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-32 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2- 8 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
1-45 t.	2- 3 t.	2-17 t.	2-17 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
2- 5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-35 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
2-30 t.	2-45 t.	3- 2 t.	3-18 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
2-50 t.	3- 5 t.	3-22 t.	3-38 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4- 3 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
3-35 t.	3-50 t.	4- 5 t.	4-24 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
4- 0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5- 8 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
4-45 t.	4-55 t.	5- 8 t.	5-33 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
5- 5 t.	5-17 t.	5-33 t.	5-33 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
5-50 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
5-50 t.	5-45 t.	6- 2 t.	6-18 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7- 3 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
6-35 t.	6-50 t.	7- 5 t.	7-24 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
7- 0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8- 8 n.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
7-45 t.	8- 3 n.	8-17 n.	8-33 n.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
8- 5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-34 n.	7-10 m.	7-54 m.	6- 4 m.	6-48 m.	6-48 m.	12-20 t.	1- 4 t.	11-25 m.	12- 9 t.	12-35 t.	12-47 t.	1- 3 t.	1- 3 t.	9-0 m.	9-44 m.	8-29 m.	8-35 m.	6-0 m.	7-46 m.	
8-50 n.	8-45 n.	9																					

Todos param em P. Arcos excepto os a.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O ALGARVE E GUADIANA

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante, Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 6 de março ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira, Villa Real de Santo António. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^{as}

VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA



Africa Oriental (via Cabo) vapor alemão **König**. Sahirá a 5 de março. Agente E. George Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Africa Oriental (via Suez) vapor alemão **Kanzler**. Sahirá a 20 de março. Agente E. George Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, vapor frances, **La Plata**. Sahirá a 10 de março. Messageries Maritimes. Sociedade Torlades Rua do Ouro, 32.



Cabedello, Maceió, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Desterro**. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^{as} R. dos Faneiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 10 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^{as} Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor frances **Magellan**. Sahirá a 9 de março. Massageries Maritimes. Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Iquitos, vapor inglez, **Napo**. Sahirá a 4 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^{as}, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Madeira vapor alemão, **Bonn**. Sahirá a 3 de março. Agentes, Pereira & Lame, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda. Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português, **Ambaca**. Sahirá a 6 de março. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o



Maranhão, Ceará, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Macieio**. Sahirá a 13 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^{as} Rua dos Faneiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor alemão, **Hungaria**. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^{as} Rua dos Faneiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Cametense**. Sahirá a 4 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^{as} R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Maranhense**. Sahirá a 9 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^{as}, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor alemão **Guahyba**. Sahirá a 12 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^{as} Rua dos Faneiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor italiano, **Colombo**. Sahirá a 17 de março. Agentes, Orey, Antunes & C.^{as} Praça dos Remulares, 4.



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 19 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^{as} R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideu, e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 2 de março. Agentes, James Rawes & C.^{as}, Rua dos Capelistas, 31, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Orion**. Sahirá a 12 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^{as} Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Corrientes**. Sahirá a 5 de março. Agente, Augusto Freire, Largo do Pelourinho, 19, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (S. Cruz), S. Jorge, (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor português **Açor**. Sahirá a 5 de março. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Victoria**. Sahirá a 11 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^{as} Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 16 de março. Agentes, James Rawes & C.^{as} Rua dos Capelistas, 31, 1.^o