

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

Proprietário-diretor-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

End. telegraphico Camiferro

SUMMÁRIO

EVORA A PONTE DE SOR, por A. G. Justino Teixeira.....	295
O EMPRESTIMO DOS CAMINHOS DE FERRO, por J. Fernando da Souza.....	297
TRACÇÃO ELECTRICA	299
NOTAS DE VIAGEM — V — De Lisboa a Pekim	299
DESASTRES NO TRABALHO	301
ENGENHEIRO LUCIANO DE CARVALHO	301
SINAES AUTOMATICOS	301
PASSEIOS NO TEJO	302
MONOCARRIL	302
PARTES FINANCIERA — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisbon — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e herpanhóes.....	302 e 303
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha de Portalegre e ramal de Aviz — Ponte de Sôr — Linha do Lobito — Valle do Sado — Mirandela a Bragança — Valle do Sorraia — Estremoz a Portalegre — Vagões internos — Trenvias em Lourenço Marques — Villa Real a Chaves — Estação central	304
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Suíça — Argelia — Índia Inglesa	304
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração	305
AVISOS DE SERVIÇO	306
ARREMATAÇÕES	306
ANNUNCIOS	307
AGENDA DO VIAJANTE	308
HORARIO DOS COMBOIOS	309
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	310

Evora a Ponte de Sôr

ESTE caminho de ferro tem por objectivo ligar as linhas do Sul do Tejo com as do Norte e Leste e faz parte do plano geral de viação accelerada: a sua construcção está já determinada por lei.

A idéa da construcção d'esta linha foi concebida, em epoca separada da actual, por um periodo aproximado de 30 annos.

Quando em 4 d'agosto de 1877 uma commissão nomeada pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses apresentou o resultado dos seus trabalhos á cerca da rede geral de viação accelerada do nosso paiz, commissão nomeada em virtude dos trabalhos apresentados por outra commissão nomeada pela mesma Associação em sessão de 6 de fevereiro de 1876, já incluia no grupo das linhas de 2.ª ordem a ligação de Estremoz por Souzel e Fronteira com a linha de Leste, na estação de Chança, ao kil. 191.

O plano apresentado pelas commissões deu assumpto a larga e por vezes proficiente discussão no seio da Associação, na imprensa periodica e no proprio jornal da Associação, em que tomaram parte activa engenheiros e publicistas da mais alta cotação; não se chegando porém a estabelecer um plano geral definitivo, mas ficando como principio assente e defendido a conveniencia e necessidade da ligação do ramal, da Casa Branca a Estremoz, com a linha de Leste.

Em setembro de 1878 foi publicado no *Diario do*

Governo um valiosissimo relatorio elaborado pelo respeitável e proficiente engenheiro e estadista de primeira plana, o falecido Inspector de Obras Publicas João Chrysostomo d'Abreu e Sousa, relativo ao plano geral de viação accelerada em Portugal.

Neste notável e assás valioso relatorio, em que o eminentíssimo homem de sciencia e d'Estado manifestou a vastidão da sua superior capacidade, vem mencionada, como a 2.ª das linhas de 1.ª ordem, a que, partindo de Bragança, se dirigisse a Beja passando pela foz do Sabor, Guarda, Castello Branco, Villa Velha de Rodam, Ponte de Sôr ou Crato, Estremoz e Evora.

O exame da caria chorographica do paiz no estado actual mostra que tão rasgada concepção teve em grande parte execução, senão em conformidade absoluta, pelo menos em grande parte aproximada.

Assim em Bragança vae em curto prazo converter se em realidade a construcção da linha ferrea entre aquella vetusta cidade e Mirandella, em prolongamento da linha já ha bastantes annos entregue á exploração de Mirandella a Foz-Tua, aonde liga com a linha do Douro, do Porto a Barca d'Alva.

A construcção da linha do Douro, que tão largamente foi debatida além de Foz-Tua, para evitar a grande e atormentada volta que o rio faz entre Vesuvio e Pocinho, cortou em sucessivos tunneis o Monte Meão, afastando se da foz do Sabor e prejudicando assim o traçado proposto pelo habil engenheiro, auctor do relatorio a que nos estamos referindo.

Trabalha-se hoje com extrema actividade nos estudos da linha de via reduzida do Pocinho a Miranda do Douro e é de crer que em curto periodo se leve à realização a construcção d'esta importante linha, que vae dar saida aos productos dos riquíssimos jazigos de minério de ferro de Reboreda e aos magníficos alabastros de Vimioso.

Este traçado aproxima-se bastante do indicado pelo notável engenheiro, tendo porém um objectivo, mas de interesse local, diverso na essencia do largo e rasgado plano elaborado pelo nosso venerando mestre; bem como o tem o da linha de Bragança, que visa apenas a pôr em comunicação a capital das regiões transmontanas com a capital das províncias do Norte, a laboriosa e patriótica cidade do Porto.

Se mais tarde a linha do Pocinho a Miranda fôr prolongada para o Sul até Villa Franca das Naves, ligando ahi com a da Beira Baixa, constituir-se-ha assim um importante troço da grande linha concebida pelo illustre auctor do relatorio de 1878.

Não é provavel, com a nova orientação ácerca da rede geral das vias ferreas, que em epoca proxima se realize a construcção de uma linha que ligue Villa Velha a Ponte de Sôr ou Crato, o que realizaria uma importante parte da larga concepção do illustre engenheiro; o que porém ficou subsistindo e vae realizar-se em curto periodo é a construcção da linha d'Evora a Ponte

de Sôr, completando-se assim a idéa primordial da grande linha longitudinal de Bragança a Beja.

A historia do plano geral da viação acelerada ao Norte do Mondego e Sul do Tejo, os trabalhos apresentados pelas commissões especiaes encarregadas da elaboração d'esses planos, as leis, regulamentos e decretos concorrentes ao assumpto publicadas desde 1898, são sobejamente do domínio publico, dispensando-nos por isso de os compendiar agora aqui e passando em seguida a ocupar-nos do assumpto que, como título, encima esta singela e despretenciosa colaboração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Antes porém de entrarmos na descrição minuciosa da parte do traçado já estudado entre Evora e Arraiolos, faremos ainda algumas ligeiras considerações ácerca dos resultados, que da construcção d'esta linha poderão advir em relação aos interesses regionaes das províncias ao Sul do Tejo.

Embora o estudo da linha de Evora a Ponte de Sôr não esteja ainda ultimado, o exame da carta leva-nos á convicção de que o seu comprimento não deve sensivelmente afastar-se de 100 kilometros.

E' nesta hypothese que basearemos os calculos, que em seguimento vamos apresentar á apreciação dos leitores da *Gazeta*.

Considerando como o essencial objectivo d'esta linha a ligação do Sul e Sueste com o Norte e Leste, tomaremos para termo de comparação o ponto commun de ligação dos diferentes trajectos, quer pelas linhas já existentes quer pelas em construcção ou estudo, na estação do Entroncamento das linhas do Norte e Leste.

E como a linha de Vendas Novas a Sant'Anna é por assim dizer um facto consummado, entraremos com esta ultima nos termos da comparação dos trajectos tendo por origens Beja, Evora e Estremoz, não levando a comparação além de Beja por ser ponto de passagem forçada para Moura e Algarve.

No estado actual da viação acelerada, o trajecto de Beja ao Entroncamento por Lisboa é:

Beja a Barreiro.....	154 ^k ,0
Barreiro a Lisboa.....	10 ^k ,0
Lisboa ao Entroncamento.....	113 ^k ,0
Somma.....	277 ^k ,0

Construída a linha de Ponte de Sôr será:

Beja a Evora.....	90 ^k ,0
Evora a Ponte de Sôr.....	100 ^k ,0
Ponte de Sôr ao Entroncamento.....	57 ^k ,0
Somma.....	247 ^k ,0

Quer dizer, um encurtamento de 30 kilometros sem os encargos da demora, risco e dispendio da travessia do Tejo, com o inconveniente de duas baldeações forçadas em Barreiro e Lisboa, e aqui ainda o percurso até as estações do Rocio ou Santa Apolonia, com o correspondente dispendio de tempo e dinheiro.

Proseguindo:

Beja e Vendas Novas.....	97 ^k ,0
Vendas Novas a Sant'Anna.....	73 ^k ,0
Sant'Anna ao Entroncamento.....	46 ^k ,0
Somma.....	216 ^k ,0

Tem portanto este itinerario sobre o actual a vantagem de um encurtamento de 61 k, e a correspondente economia de tempo e dispendio, evitando a travessia

do Tejo, mas provavelmente com duas baldeações em Vendas Novas e Setil.

E' pois manifesto que este será o trajecto preferido de Beja e mais além, para o trafego com destino ao norte do paiz; mas não é menos obvio que nas relações com a linha de Leste a montante de Ponte de Sôr será preferido o trajecto por Evora.

Supondo a origem em Estremoz, acharemos:

Estremoz a Barreiro.....	169 ^k ,0
Barreiro a Lisboa.....	10 ^k ,0
Lisboa ao Entroncamento.....	113 ^k ,0
Somma.....	292 ^k ,0

Pela via Ponte de Sôr:

Extremoz a Evora.....	52 ^k ,0
Evora a Ponte de Sôr.....	100 ^k ,0
Ponte de Sôr ao Entroncamento.....	57 ^k ,0
Somma.....	209 ^k ,0

E' pois manifesto que o transito prefirá esta via nas relações com o norte do paiz.

Se tanto de Beja como d'Evora e Estremoz fizermos o confronto dos trajectos sobre Lisboa pela via Barreiro e Sant'Anna, chegariamos a resultados muito desvantajosos em relação ao percurso por Sant'Anna; este assumpto, porém, consideram o fóra do objectivo d'esta palestra com os amaveis leitores da *Gazeta*.

E' agora tempo de entrarmos na parte descriptiva do traçado — Evora a Ponte de Sôr. E' o que vamos fazer em seguida.

Partindo d'Evora, podia o traçado seguir imediatamente da estação, ou partir das proximidades da porta de Xarrama ou da de Dejele.

A primeira hypothese obrigaria a futuras terraplenagens e expropriações em demasia caras.

A terceira seria económica em terraplenagens e expropriações, mas alargaria sem vantagem alguma o percurso entre Arraiolos e Evora e consequentemente entre Evora e Ponte de Sôr; circunstancia a ter muito em consideração.

Foi com estes fundamentos que preferimos um traçado intermédio que, sem agravar as condições em planta e perfil, não obrigasse com tudo a expropriações muito dispendiosas.

Percorrendo o terreno pareceu-nos que a partida do kilometro 119 da linha de Evora a Estremoz era a mais conveniente, deixando tudo porém, ao habil engenheiro encarregado da escolha do local mais adquado entre a estação e o indicado kilometro 119.

Estudado detidamente o terreno, e considerando que o entroncamento em via corrente obrigaria ao estabelecimento de uma agulha e portanto a um posto telegraphico e a um guarda-agulha, encargo permanente não inferior a 300.000 réis, julgou-se preferivel e a meu ver acertadamente, partir em continuação da via de resguardo da plataforma da estação d'Evora, ficando a origem no kilometro 116,570, proseguindo em segunda via até o kilometro 117,300.

Já estão expropriados os terrenos e feitas as pequenas obras d'arte, para duas vias, haverá nesta extensão unicamente a executar pequenas terrenagens e assentar a via.

Chegando ao kilometro 117,300 o traçado inflete para a esquerda, de modo a ir passar junto da confluencia da estrada real n.º 69 e da estrada municipal adjacente.

Da origem até ahi mede o traçado pouco mais de 2 kilometros.

Nesta parte deverá estabelecer-se um apeadeiro, que dará grande commodidade aos viajantes que se destinam á cidade vindos da região das quintas.

Do kilometro 2 ao 3,4 segue o traçado em linha recta, fazendo ali angulo para a direita, assim de ir em direcção ao caminho das quintas que segue até 6, desviando-se depois ainda sobre a direita, seguindo uns pequenos alinhamentos e curvas de raio nunca inferior a 400 metros até attingir no kilometro 11,6 a portella divisoria das aguas do Sado e Tejo.

Transposta a divisoria, começa o traçado á descer para o valle de Divor, pelo qual tem de proseguir em direcção a Arraiolos, para de lá se dirigir ás proximidades de Mora e Pavia, descendo até ao Raia que atravessará onde mais conveniente seja, para ter finalmente o seu terminus em Ponte de Sôr no caminho de ferro de Leste.

Em perfil nada de notavel offerece este traçado que atinge cerca de 14 kilometros, sendo as terraplenagens de pequena monta, não havendo corte d'aterro ou excavação que exceda 5,0 nem trainel superior a 0,015 por metro.

Da rapida descrição d'este primeiro lanço do traçado, em que a obra d'arte mais importante não deverá exceder 6^m,0 de vão, vê se que o seu custo deve ser muito modico, afigurando se-nos que não excederá, com via assente, dez contos de réis por kilometro.

E por hoje pomos ponto a esta já estirada noticia ácerca do caminho de ferro d'Evora a Ponte de Sôr, promettendo voltarmos ao assumpto quando os estudos estiverem mais adeantados.

Lisboa, 5 d'agosto de 1903.

A. C. JUSTINO TEIXEIRA.

No proximo numero publicaremos um artigo do distinto engenheiro Cecilio da Costa.

O emprestimo dos caminhos de ferro

Os interesses e paixões pessoaes e politicas teem procurado transviar a opinião e desfigurar os factos relativos ao projectado emprestimo com destino á construção de linhas complementares dos caminhos de ferro. Importa oppor a historia á lenda antes que esta se radique no espirito publico.

Sem esquecer os melindres da minha situação e os deveres de discrição que me impõe, vou pois fazer a exposição resumida, mas verídica e imparcial, do ocorrido.

A lei de 14 de julho de 1899 e o seu regulamento de 2 de novembro do mesmo anno auctorizam o governo a effectuar as operaçoes de credito que as disponibilidades do fundo especial comportarem, devendo haver na sua avaliação a mais prudente segurança.

Tanto podem ser essas operaçoes internas como externas, em oiro como em papel; a lei deixa nesse ponto plena liberdade ao governo sem dependencia de nova auctorização legislativa. O producto d'esses emprestimos é destinado a melhorar as linhas existentes ou á construção de outras auctorizadas por lei, para o que pôde ser tambem utilizado como capital o fundo especial.

A lei citada auctorizou o dispendio até 3.000.000.000

réis com a construcção de diversas linhas. A lei de 1 de julho ultimo acrescenta a essa auctorização outra de 7.500.000.000 para a construcção de determinadas linhas e estradas. O limite posto nessas auctorizações nada tem com o das operaçoes de credito a realizar, que só dependerá das disponibilidades do fundo especial, o qual pôde ser gasto quer como capital, quer no todo ou em parte, no serviço d'emprestimos a que seja consignado.

Consignado é o termo legal e indispensavel. Pôde pois haver consignação de rendimentos, como houve já para as obrigações auctorizadas por lei de 2 de julho de 1807 para a construcção das linhas do Minho e Douro, nunca porém *hypotheca*, a qual só podia ter as proprias linhas como penhor. A consignação deixa ao devedor a livre disposição dos bens cujo rendimento consigna, salvos os direitos do credor. A *hypotheca* só pôde recair em bens immobiliarios ou no usufructo e sujeita os directa e immediatamente ao cumprimento das obrigações a que serve de segurança. Tal é a distincção capital que o Código Civil estabelece e que importa lembrar.

Apenas a lei de 1 de julho ultimo foi votada pelo Parlamento e ainda antes de haver recebido a sancção regia, o sr. ministro das obras publicas, empenhado, não em alcançar glórias ephemeras pela miragem de numerosas construções, mas em fazer obra util, duradoura e tangivel pela realização do plano que propuzera, encarregou o Conselho de Administração de efectuar os estudos preparatorios da sua execução, e de indicar as operaçoes de credito para isso necessarias.

Depois de maduro exame ácerca do plano de trabalhos que convinha emprehender e que, distribuidos por cinco annos economicos, podiam attingir 11.000.000.000 réis dentro dos recursos do fundo especial, o Conselho aventou a realização de uma operaçao de credito na importancia de 3.000.000.000, destinada á construcção das linhas e obras complementares e á aquisição de material circulante, e dividida em duas series correspondentes aos annos economicos actual e seguinte.

Aberto mercado ao papel especial de obrigações de caminhos de ferro, facil seria prosseguir na execução do plano elaborado.

Foi superiormente aceito o alvitre e, embora a lei determine que os emprestimos sejam realizados pelo ministerio da Fazenda, foi encarregado o Conselho de Administração, por accordo dos srs. ministros da fazenda e obras publicas, de efectuar os trabalhos preparatorios para a sua realização.

Em 24 de julho ultimo receberam-se propostas nos termos da circular de convite dirigida aos Bancos de Portugal, Ultramarino, Lisboa & Açores e Commercial de Lisboa e ás casas H. Burnay & C.^a, Fonseca Santos & Vianna e Torlades e na qual se fixava a importancia de 1:500.000.000 réis para o emprestimo, perguntando-se se os proponentes tomariam firme segunda série igual em 1904-1905. Deixava-se-lhes plena liberdade de propor o tipo de obrigaçao que julgassem acceptável, prescrevendo se apenas o limite maximo do prazo de amortização e reservando para o Governo a faculdade de a fazer por sorteio ou por compra no mercado abaixo do par e de a antecipar pela mesma forma. O serviço do emprestimo seria feito pela Junta do Credito Publico, á qual o Conselho entregaria mensalmente as quantias necessarias. O capital mutuado deveria ser entregue: 10% na assignatura do contracto e o resto em 5 prestações iguales até o fim do corrente anno economico.

Das casas convidadas, duas allegaram a falta de tempo para preparar uma proposta e outras as circun-

stancias que as inhibiam de concorrer. Receberam-se duas propostas inteiramente identicas, salvo na verba para a commissão e despesas d'emissão, que o Banco Lisboa & Acores fixava em 10.625.000 réis e a Sociedade Tortlades em 15.000.000. As propostas consistiam na emissão de 35.000 obrigações do valor nominal de 50.000 réis e do tipo de 5% reembolsaveis em 65 annos, com juro e amortização no 1.º de abril e de outubro, a começar em 1 de abril de 1904.

A annuidade seria de 91.179.550 réis.

D'esta proposta resultava o preço d'emissão de réis 42.552, e sendo o coupon semestral de 1.250 réis, o juro annual, pago aos semestres de 5,97% ou 6,12% comprehendendo a amortização.

O juro actual das inscrições é de 5,37%.

Vê-se pois quanto pouco favoravel era a proposta, que estipulava juro mais elevado para titulos amortizaveis com garantia especial e que, pelo tipo de 5% que se cotaria seguramente acima do par, visto gosar isenção de qualquer imposto ou deducção, não dava margem á amortização por compra no mercado.

*

Resolveu pois judiciosamente o Governo abrir novo concurso, restringindo a liberdade dos concorrentes pela fixação do tipo de 4 1/2% que o Conselho indicara e limitando a 60 annos o prazo, assás largo já, da amortização.

Além das casas chamadas ao primeiro concurso, foram tambem convidados os Bancos Alliança e Commercial do Porto e a casa Pinto da Fonseca.

Receberam-se no dia 19 do corrente duas propostas que foram abertas em publico, como no primeiro concurso: uma da Companhia dos Tabacos, que não fôra convidada, mas á qual a casa Burnay transmittira o convite recebido, abstendo-se por isso de propôr, o que equivalia a um convite, alias dispensavel; e a outra da casa Fonseca, Santos & Vianna.

Propunha esta a creacão de 16.000 obrigações de 4 1/2% do valor nominal de 500 fr., amortizaveis em 60 annos por uma annuidade de 386.784 fr., sem despesas d'emissão nem commissão especial.

O juro e amortização semestral effeiciuar se-iam em 1 de janeiro e 1 de julho a começar em 1 de janeiro proximo. O emprestimo teria 1.ª hypotheca no rendimento liquido de todos os caminhos de ferro do Estado existentes ou a construir.

As obrigações seriam pagas a 419 fr. pela quantia total de fr. 6.704.000.

Os proponentes reservavam-se o direito de antecipar a entrega das prestações com o desconto á razão de 4% ao anno. Declaravam mais que as obrigações seriam a primeira série do emprestimo de 7.500.000.000 réis que o Governo está auctorizado a contrahir, e que todas as séries teriam a mesma inscrição hypothecaria, reservando-se os proponentes o direito de opção nas mesmas condições da proposta e dividindo com o Governo a diferença que por ventura haja no preço d'emissão da série em que fôr exercido o direito de opção.

Declararam ainda tomar sobre si a despesa do imposto de sello em Franca e estarem promptos a modificar a proposta, valida pelo prazo de 10 dias.

Na proposta offerecia se a alternativa da emissão de 17.000 obrigações de 4% ao preço de 395 fr., entregando ao Governo 6.715.000 fr. e sendo a annuidade de 374.816 fr.

O juro effectivo, pago aos semestres, seria de 5,328% para as obrigações de 4 1/2% ou 5,769% comprehendendo a amortização, e 5,063% e 5,581% para as de 4%.

Esta proposta saía das normas indicadas na circular de convite, redigida na suposição de um emprestimo interno. Seria inadmissivel sem aclaração, pois pedia a hypotheca do rendimento liquido, que abrange os réis 750.000.000 entregues ao Thesouro, em vez da consignação do fundo especial, a que não pertence aquella parte do rendimento e para o qual revertem receitas de outras proveniencias. Ao direito da antecipação devia corresponder a condição de poder o Governo aceitá-la ou recusá-la. Finalmente a causula da opção não podia ser aceita como estava redigida, caso o Governo a quizesse admittir em principio.

A outra proposta, da Companhia dos Tabacos, fôra formulada nos precisos termos da circular. A emissão seria de 19.444 obrigações de 90.000 réis e de 4 1/2%, tornadas a 77.145 réis livre de despesas, resultando pois o juro annual, pago aos semestres, de 5 1/4% e 5,64% com a amortização. A Companhia declarava não tomar desde já compromisso ácerca da segunda serie, mas que faria proposta em tempo opportuno, se as circunstancias o permittirem.

O Conselho de Administração, que por deferencia para com o illustre ministro das obras publicas aceitára o encargo, que por lei lhe não incumbe, de receber as propostas, absteve se, por justos melindres, de as apreciar.

Por declaração posterior fixou a Companhia as epochas do vencimento de juro e amortização, eguaes á da outra proposta e a casa Fonseca Santos & Vianna prometeu aclarar as clausulas da sua proposta.

Nem esta era invalidada por dizer respeito a uma operação em oiro, que o Governo tem facultades legaes para contratar, nem a da Companhia enfermava de nullidade por falta do convite ou por carencia de capacidade legal. Seria pueril e até impolítico e desairoso contestar-lhe essa capacidade em relação a uma operação modesta de dívida consolidada e representada por obrigações, após a serie de numerosas e importantes operações, quer da dívida fluctuante quer da consolidada, que os governos teem contratado com ella. E mais para ponderar são as consequencias dos suprimentos, cuja reforma pôde ser recusada em dado momento, que as de uma collocação de obrigações.

Os estatutos da Companhia auctorizam a Companhia a pôr em circulação, de acordo com o Governo, obrigações em representação de novos emprestimos feitos ao Governo.

Tambem não colhe o argumento de que, terminando dentro de 23 annos a vida legal da Companhia, não lhe é licito contrahir um compromisso que abrange 60 annos. O compromisso da Companhia finda com a entrega da ultima prestação dos 1.500.000.000, em troca das obrigações recebidas. D'esse momento em deante subsiste apenas o compromisso do Estado para com os portadores das obrigações, sejam elles quaes forem.

Ambas as propostas são pois validas e ambas são mais vantajosas que as do primeiro concurso. Da sua comparação nos termos da circular do convite resulta a superioridade da dos Tabacos com o juro de 5 1/4% em vez de 5 1/3% e isenta das vicissitudes dos cambios.

A proposito de 4% de Fonseca, Santos & Vianna é a de mais baixo juro, e tornaria vantajosa, pela sua provavel cotação abaixo do par, a amortização por compra no mercado, o que torna esta mais rapida para a mesma annuidade.

O Governo não é obrigado a tratar nos termos estritos do concurso, podendo fóra d'elle negociar com qualquer dos proponentes para obter maiores vantagens para o Thesouro. A escolha do mercado, externo ou interno, depende do criterio que fôr adoptado para pre-

ver os cambios. Se é d'esperar que não peorem, e que a construcção da rēde complementar contribuirá para o desenvolvimento economico do paiz, haverá vantagem em abrir o mercado externo ás obrigações do caminho de ferro.

As aprehensões contrarias aconselharão o recurso ao mercado interno, embora com encargo um pouco maior, mas conhecido de antemão e avaliado na mesma moeda que as receitas do fundo especial. Por outro lado, mal parece que depois de um concurso em que houve propostas vantajosas, se não resolva em harmonia com os resultados d'elle, tanto mais que os proponentes se prestam a melhorar as suas propostas quando sejam confessadas aceitáveis, como são. Abrir terceiro concurso seria expediente pouco sério e deprimente para o prestigio do Estado.

Tambem parece não dever ser considerada uma proposta apresentada dias depois pela sociedade Torlades, oferecendo a annuidade de 84:265⁰⁰⁰ réis, mas reservando-se a escolha do typo da obrigação e do seu nominal, como se o Estado se pudesse desinteressar da fixação dos elementos caracteristicos de um papel que tem de crear.

Ignoro o criterio que pelo Governo será adoptado para a resolução de assumpto tão momentoso, não pela operação em si, mas por ser este o ponto de partida da larga realização do plano formulado nas leis de 14 de julho de 1890 e 1 de julho ultimo.

Se é propósito do Governo recorrer ao mercado interno e realizar a operação em moeda corrente, a proposta da Companhia dos Tabacos impõe-se em vista da innegavel capacidade legal d'esta para contractar, podendo-se aproveitar as circunstancias, para se melhorar depois de accepta em principio. Melhorada pôde ser, pela diminuição da annuidade e portanto do numero de obrigações, cujo preço aumenta, podendo ser porventura elevado até o limite de 79⁰⁰⁰ réis, o que equivale ao juro de 5,19% e à annuidade de 83:114⁰⁰⁰ para 19.101 obrigações.

Poder-se ia ainda diligenciar a transformação para 4% do typo das obrigações, fixando-lhe o preço entre 70⁰⁰⁰ e 71⁰⁰⁰ réis.

Seja como fôr, o que é indubitavel é a possibilidade de obter a juro razoavel, quer do mercado interno quer do externo, recursos para dar vigoroso impulso á construcção da rēde complementar, e a conveniencia de uma prompta resolução nos termos que mais favoraveis forem aos interesses do Estado e sem quebra do seu prestigio.

28-8-93.

J. FERNANDO DE SOUSA.

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha. — A *Sociedad del Tranvia de Estaciones y Mercados* pediu a concessão d'uma linha com motor electrico em Madrid entre a rua da *Caridad* e a de *Ramona de la Prerilla* em *Puente de Vallecas*.

* * * * *
Está em reclamação o projecto de tremvia electrico de Madrid desde a *Puerta de Atocha* ao *Paseo de las Delicias*, ampliação da rēde da empresa *Este de Madrid*.

França. — O ministro das obras publicas aprovou o projecto da linha electrica funicular e de cremalheira no Monte Branco.

A força é fornecida pela torrente do Arve que é alimentada pelas geleiras de *Chamonix* e vai dar ao Rhodano.

Ha ali uma queda de 45°.

A linha terá 12 kilometros.

Italia. — A cidade de *Camerino* com a altitude de 655^m sobre o nível do mar liga-se á estação ferroviaria de *Castelraimondo* (Macerata) por uma via ferrea electrica com a extensão de 12 kilometros e a inclinação média de 6 a 7%, tendo um trainel com 9,6%.

A força é colhida no rio *Potenza* junto a *Pioraco*, onde se installaram turbinas que dão 600 c. v.

A energia electrica é transportada em corrente triphasica de alta tensão á linha e transformada depois em corrente continua.

A cidade de Camerino vai ser illuminada tambem electricamente.

Estados Unidos. — A *Michigan Central Traction Company* vai construir uma linha ferrea de dupla via, electrica, entre *Lansing* e *Battle Creek* com 57 milhas.

Já começaram os trabalhos.

Espera-se que a velocidade attinja 30 milhas por hora.

NOTAS DE VIAGEM

V

De Lisboa a Pekim

Em vez de ir pouco a pouco, na exposição d'esta viagem que, longa como é, dará muitas interessantes notas para guia dos leitores, vou, desde já, dizer bem alto, e demonstrar com a propria experencia, que, contra o que se imagina, não só em Portugal como na França, na Alemanha—quasi que até na Russia—ir á China por terra e, com toda a commodidade, em caminho de ferro, é tão facil, mais facil mesmo, do que ir de Lisboa a Bordeus. Leva-se apenas mais tempo, mas vai-se muito melhor, viaja se com muito maior conforto e chega se muito menos (nada) fatigado do que atravessando em comboio ordinario as linhas do Norte da Hespanha. E quanto a perigo só ha o da passagem em Bemcanta por causa dos selvagens apedrejadores.

A um conhecido conselheiro de estado que ha pouco veiu da China ouvi eu que a viagem pelo Transiberico era impossivel.

— O que vai fazer? me disse admirado. V.^o imagina lá o que aquillo é!

— Mas, observei, um correspondente do jornal diz-me que ha um comboio directo, e até me envia o horario.

— Deixe lá falar o seu correspondente. Os comboios são provisórios, não ha onde comer, tendo V.^o que levar provisões para oito dias; não ha segurança, tendo que se ir armado e preparado para a defesa. Deve-se explicar que o nosso conselheiro me falava por informações de outubro do anno passado.

Em Paris, o chefe de uma importante casa parisiense sorriu se quando lhe disse que ia á China, e mostrando me as suas aprehensões, concluiu por me pedir que «se acaso» eu chegassem a Pekim lhe mandasse de lá um cartão.

Em Berlim, um engenheiro administrador dos caminhos de ferro do Estado observa-me que dias antes fôra para a Mandchuria um exercito de 10.000 homens, para, segundo se dizia, ensaiar uma mobilização de tropas sobre aquella linha, e o serviço dos comboios; e acrescenta: o sr. bem vê que isto é um pretexto e que a situação não lhe promette uma boa viagem. Nem o serviço dos comboios está seguro.

Até a propria companhia dos vagons-leitos, tão interessada no serviço do seu bello e commodo expresso Moscow-Irkutsk, põe em sérios embaraços o viajante que consultar o seu Guia Continental, dizendo-lhe, pag. 37, edição de junho, que além de Mandchuria não ha senão 2.^a e 3.^a classes, que ha que levar recommendação do governo russo, que comer nos bufetes das estações, quando a mesma companhia, no seu guia especial, dá o horario dos trens rápidos que levam 1.^a e 2.^a classes, com camas tão commodas como os vagons-leitos, e restaurante com excellente servico.

A desconfiança europeia tem pois fartos elementos para se manter, e funda se além d'isso, com certa razão, na rapidez quasi milagrosa com que estas linhas de milhares de kilometros, se construiram, senão em definitivo, pelo menos com a resistencia sufficiente para aguentarem com um comboio do peso de 250 toneladas, que tal é este de onde escrevo estas notas, com uma marcha de 40 verstes ou cerca de 43 kilometros, e tão suave que escrevo sentado, com uma razoavel calligraphia.

Com effeito, até 1895, a projectada grande linha através da Siberia, mandada construir por decreto do imperador Alexandre, de 17 de março de 1891, devia fazer-se seguir depois do lago Baikal, ao encontro do rio Amur, e tomando a direccão das margens d'este rio até a sua confluencia com o Ussuri, desce pelo valle d'este a Wladivostock. Para esse fim se construiu a linha, pelo valle do Chilka, até Strjetensk e a do Ussuri entre Kabarovsk e Wladivostock, mas, ao mesmo tempo que se reconheciam as difficuldades technicas e as condições desfavoraveis que se oppunham á construção do troço, pela margem norte do Amur, que devia ligar aquelles dois pontos, e se procurava uma solução que evitasse ao mesmo tempo essas difficuldades e tornasse a linha geral mais directa e mais curta, realizava a Russia convenções com a China, cedendo esta aquela toda a região mandchuriana, rica em terrenos, em minérios e de clima favorável a tornar-se um grande emporio futuro.

Em agosto d'esse anno formou se, pois, uma convenção permittindo a China ao Banco Russo-Chinez a construção da linha sobre o territorio da Mandchuria; em 1897 começavam os trabalhos e em menos de 6 annos eis a linha prompta para serviço provisório, é verdade, porque ainda faltam varias pontes de ferro cujos taboleiros vão sendo assentes, enquanto o comboio passa por desvios provisórios, e a conclusão de todas as estações, casas de guarda e outras dependencias da linha.

A obra mais importante que ora falta é o grande tunel de 3 verstes, de Kinegasse, e o viaducto que se lhe segue com a espiral em volta da montanha num desenvolvimento de 8 verstes, passando a via sobre si própria por debaixo do viaducto, a fim de vencer a diferença de nível que é de 3.700 pés. Espera, contudo o activo engenheiro, o sr. Nicolas de Botcharoff, construtor de toda a linha, com quem tive o prazer de fazer conhecimento, ter o tunel prompto em setembro e a linha helicoidal, que se lhe segue, em dezembro proximo.

Por esta forma afirmou a Russia a energia do seu querer, e bem fez em querer assim, porque tem ali, na Siberia e na Mandchuria, uma riqueza enorme a explorar.

E' palpável que, d'aqui a annos, em volta de cada uma d'aquellas estações, nas margens d'aquelles lagos e rios, estarão edificadas grandiosas cidades. Desaparecerão as pobres cabanas de madeira e colmo, com o seu aspecto miserável e triste, para dar lugar a bellos

edifícios de pedra e ferro que ambos estes materiais abundam por quasi toda a zona além de Zlatoust; formando centros não só de vida em boas condições, como de propaganda da civilização entre alguns d'aquellos povos hoje semi-selvagens.

Tudo isto conseguirá a Russia pelo seu caminho de ferro transsiberico, e por certo que o dinheiro que o seu erário despende agora em carris, machinas e vagons, economizal o-ha em armas, munições e vidas dos seus soldados.

E a historia fará justiça juntando á honrosa memória de Alexandre III, o tzar pacificador, o nome de Nicolau II, o imperador actual, o tzar civilizador.

E' graças ao emprehendimento d'estes dois monarcas e seus governos que a Europa se encontra hoje ligada por via ferrea ao Celeste Imperio, e ligada por fórmula que a viagem se faz em tempo relativamente curto (e que em breves annos será reduzido em uma semana pelo menos) e com tal commodidade que se chega, ao fim de tão longo percurso, fresco e sem fadiga.

Para vir á China o passageiro deve tomar, de Moscow a Irkutsk, qualquer dos comboios rápidos que partem quatro vezes na semana, sendo um da companhia dos vagons-leitos e tres com material da propria linha do Estado.

Os vagons d'aquella companhia são bem conhecidos de todos que viajam, mas as novas carruagens que a companhia emprega no transsiberico teem, além das condições especiais de conforto exigidas pelo clima em que se vai circular — mais estofo, duplas vidraças, estas e as portas fechando hermeticamente, calefacción por ar quente circulando por toda a parte, — todos os modernos melhóramentos introduzidos nestes veículos, como lavabo junto a cada compartimento, leito superior armando em sentido longitudinal, facilidade de comunicação de dois compartimentos de 2 logares formando um de 4, poltrona móvel além do assento ordinario. Segue no comboio vagon restaurante, onde os preços da comida são razoaveis, e no qual ha biblioteca com livros e m varios idiomas, jogos diversos e no furgon uma bella casa de banho.

Os logares nestes comboios são considerados de 1.^a ou 2.^a classe, mas o material é o mesmo em qualquer das classes. O supplemento que se paga pelo vagon leito custa 21,80 rublos sobre o preço do caminho de ferro que é de 64,85 rublos em 2.^a classe, ou um total de 86,65 rublos ou 43 $\frac{1}{2}$ réis da nossa moeda, ao par, o que por transporte e bom alojamento durante 8 dias completos é baratissimo.

De Irkutsk segue-se até a ponte do lago Baikal, comprando-se novo bilhete para a Mandchuria que, com travessia do lago (1,50 rublo) e lugar de leito custa 27 rublos (13 $\frac{1}{2}$ réis) tendo se cama garantida e commoda para as 2 noites.

Na Mandchuria toma-se novo bilhete e segue se sem trasbordo no comboio que vem desde o lago e se compõe de 2 carruagens de 2.^a e 1 de 1.^a, restaurante e furgon, tudo profusamente illuminado a luz electrica, e com todas as commodidades, havendo até piano, o que fez que, d'esta vez, o comboio partiu da margem do lago, Missovaia, ao som do nosso *hymno nacional*, tocado pelo *primeiro português* que passa nestes comboios.

Custa o bilhete a Inkoo 58,73 rublos (29 $\frac{1}{2}$ réis) e de Inkoo a Pekim custará, segundo creio, uns 13 rublos (6 $\frac{1}{2}$ réis) o que em total faz de Moscow a Pekim 92 $\frac{1}{2}$ réis, e se calcularmos o cambio de 20 % teremos uns 111 $\frac{1}{2}$ réis.

O tempo empregado é 15 dias quasi completos, par-

tindo se, por exemplo, num sabbado de Moscow ás 10 horas 40' da noite e chegando a Pekim no 3.^º domingo ás 6 e meia da tarde.

E aqui está em linhas geraes como se vae de Portugal ao Celeste Imperio. Os detalhes ficam para mais vagar.

Desastres no trabalho

Repetem-se com frequencia lastimavel os desastres no trabalho das construccões civis, como se os poderes publicos se não tivessem preoccupado nunca, no exercicio da sua sympathica tutella, de acautelar as classes operarias contra os accidentes a que estão sujeitas no exercicio da sua profissão.

Rara é a semana em que não apparece nos jornaes a noticia emocionante d'um d'esses dramas que acaba uma existencia e enluta uma familia.

Ora são os baileus que se voltam, ora os andaimes que se desconjuntam ou partem, ora as trincheiras que desabam soterrando quem lhes mina a base.

Então algumas vozes se levantam bradando contra a imprevidencia e pedindo a necessaria fiscalização; mas passados dias tudo volta ao antigo desdem, como se não houvesse obrigação de velar pela vida humana.

Todavia não nos faltam regulamentos nem legislação ácerca da vigilancia a exercer para a segurança dos operarios nas construccões civis.

O decreto de 6 de junho de 1895, que diz fundar-se no artigo 51.^º do decreto de 14 de abril de 1891, esta beleceu os preceitos necessarios e foi mandado pôr em execução nos concelhos de primeira ordem.

O art. 51.^º d'este decreto dizia, de facto, que o governo regularia, em diploma especial, o modo por que deveria ser feito o serviço de inspecção e vigilancia para segurança dos operarios maiores e menores nos trabalhos de construccões civis.

Fez-se o regulamento que tirou ás circumscripções industriaes este serviço de inspecção do trabalho para o dar ás direcções de obras publicas e ás repartições tecnicas das camaras municipaes de Lisboa e Porto.

O regulamento prevê cuidadosamente os casos em que são mais habituaes os desastres. O art. 16.^º especializa a abertura de fundações, o desmonte de terras e a demolição de paredes. O art. 17.^º manda observar os regulamentos para lavra de pedreiras, barreiras e saibreiras. O art. 18.^º refere-se aos andaimes fixos e moveis.

Não é por falta de regulamentos que estas desgraças se amiudam.

E' entao por outro motivo.

Qual será?

A deficiencia da fiscalização da camara.

O municipio parece não ter a verdadeira comprehensão do serviço que lhes destinou o regulamento de 6 de junho.

Limitou-se a fazer exigencias de registo aos constructores, ainda que sejam diplomados, e nem organizou devidamente a estatistica dos desastres ocorridos.

As disposições do capitulo III que trata da hygiene e segurança são quasi todas letra morta.

Outro tanto pôde dizer-se a respeito de outras disposições de varios capitulos do mesmo regulamento.

Parece não serem em numero sufficiente os fiscaes da camara, ou estarem sobrecarregados de serviços diversos, da propria camara ou particulares, que os impeçam de exercer mais proficuamente a sua missão tutelar.

Se assim é, tem o Estado o dever de chamar a si de novo esta fiscalização superior. Haverá então a fiscalização da camara pelo que toca aos regulamentos municipaes sobre a conformidade das obras com os projectos aprovados, e a fiscalização do estado sobre o trabalho que se refere exclusivamente á hygiene e á segurança dos operarios.

Só assim se poderá conseguir uma diminuição nestes accidentes.

Não basta fazer regulamentos; é indispensavel cumpri-los e o regulamento de 6 de junho não se cumpre como o reclamam os principios da humanidade.

Melhor do que a assistencia medica, do que os soccorros clinicos nos hospitaes, é o evitar que em tantas occasões os operarios tenham de aproveitar essa assistencia e esses soccorros.

Engenheiro Luciano de Carvalho

Por deliberação do conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, foi nomeado engenheiro adjunto á direcção geral da companhia na vaga do sr. conselheiro Vargas o sr. engenheiro Luciano de Carvalho, que é um dos ornamentos da engenharia portugueza mais graduada.

S. ex.^a tem exercido os cargos de maior responsabilidade na companhia, cujo serviço conhece na perfeição.

Funcionario austero e escrupuloso, technico distinto e escriptor castiço, tem uma larga folha de serviços e o seu nome illustre ligado a algumas obras importantes.

Os leitores da *Gazeta*, que teem tido ensejo de apreciar o publicista, acompanham-nos seguramente nas nossas felicitacões.

Signaes automaticos

Nas cidades de grande movimento cada vez se vae tornando mais necessaria a adopção de apparelhos de signalização e alarme para funcionarem automaticamente nas passagens de nível.

Iremos por isso dando noticia resumida dos sistemas que estiverem applicados com exito nos diferentes paizes, á medida que estas novas disposições chegam ao nosso conhecimento, chamando assim indirectamente a attenção das empresas interessadas para estes meios tão necessarios quando haja um trafego intenso, porque se consegue com elles diminuir o numero de desastres.

Na passagem de nível da via ferrea electrica de Neuhaus a Lenne que cruza com a linha do estado de Paderborn a Braewde, na vizinhança da estação de Lennelager, installou se um apparelho que produz automaticamente signaes opticos e sonoros.

A carruagem electrica leva o apparelho que determina a formação do signal.

Consiste elle num pequeno motor electrico de grande velocidade que actua em alavancas, bate na sineta de alarme, enquanto a corrente torna incandescentes quatro lampadas electricas.

Tres d'estas lampadas estão num farol que o veiculo transporta, a quarta está na estação de Lennelager e serve para demonstrar o funcionamento do apparelho por pertencer ao mesmo circuito.

O motor e as lampadas são intercalados no circuito pelo comboio que chega, havendo para isso dois con-

tactos situados a 500^m de distancia da passagem de nível, e um terceiro nessa passagem.

Quando passa no primeiro contacto um comboio, a sineta de alarme começa a tocar e as lampadas da carroagem electrica accendem-se.

Ao passar no cruzamento, ficam fóra do circuito o motor da campainha e as lampadas. Quando chega ao terceiro, ficam os apparelhos na primitiva disposição.

Esta installação é da casa Siemens & Halske.

Passeios no Tejo

A Parçaria dos Vapores Lisbonenses continua a honrar-nos com os seus convites para os passeios que todos os domingos organiza no nosso formoso Tejo.

Quasi todos elles se teem limitado á Trafaria e volta pelas alturas de Paço d'Arcos, e pena é que a dragagem do rio não permitta os passeios rio acima que seriam interessantíssimos, se não se corresse o risco de ficar encalhado por longas horas.

Mono-carril

Foi encerrada a subcrição para a construcção da linha *mono-carril electrica* de Manchester a Liverpool, cuja concessão pertence á «Manchester and Liverpool Electric Express Railway Company».

A via consistirá num carril sustentado por cavalletes com a forma da letra A. De ambos os lados haverá carris conductores em que se devem apoiar as rodas horizontaes dos vagons e que impedem os descarrilamentos.

Os vagons montam a cavallo no carril.

A via terá 34,5 milhas de extensão ou 55 km. Espera-se que a velocidade seja de 110 milhas ou de 177 km. por hora, com a qual o trajecto entre estes dois pontos se executará apenas em 20 minutos, menos de metade do que actualmente exigem os expressos mais rápidos que percorrem a via ferrea ordinaria.

Haverá freios electricos e signalização electrica.

Não se receiam choques nem collisões de qualquer ordem, porque se suprimem as passagens de nível e porque não estarão em movimento na linha mais de 2 comboios.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal

Pelo presente annuncio são convocados os srs. accionistas d'esta companhia possuidores de vinte ou mais acções (artigo 29º dos estatutos) e os que se acharem nos casos determinados no artigo 13º dos mesmos estatutos, para a assembléa geral ordinaria (artigo 37º dos estatutos), que deverá ter logar na cidade de Salamanca, no dia 10 de setembro proximo futuro, ao meio dia, nos escriptorios da direcção da exploração d'esta companhia.

Porto, 14 de agosto de 1903. — Por auctorização do conselho, o administrador secretario, J. A. Correia de Barros.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1903

Ainda não é d'esta que se resolve a questão do emprestimo dos 1.500 contos para os caminhos de ferro do Estado. A imprensa diaria tem discutido segundo o seu ponto de vista especial esta questão.

Pelas propostas apresentadas agora ao conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, a Companhia dos Tabacos faz a operação mediante o recebimento de 19.444 obrigações de 4 1/2 por cento amortizaveis em 60 anos, e a firma Fonseca, Santos & Vianna, mediante a recepção de 16.000 obrigações tambem de 4 1/2 por cento e amortizaveis em 60 anos, podendo comtudo o governo preferir a realização da operação contra 17 000 obrigações de 4 por cento, amortizaveis em 60 anos.

A Companhia dos Tabacos toma ao Estado 19.444 obrigações de 4 1/2 p. c., reembolsaveis em 60 anos pelo seu valor normal de 90.000 réis, moeda corrente, pelo preço de 77\$145 réis, por obrigação, livre de qualquer commissão ou despesa, preço que corresponde a um juro efectivo de 5 1/4 p. c. liquido.

Parece ser a proposta mais favoravel.

A casa Fonseca, Santos & Vianna offereceu o preço de 419 fr. por cada obrigação de 4 1/2 p. c. do valor de 500 fr. em ouro, o que corresponde a um juro liquido de 5,37 p. c.

Ultimamente apareceram propostas de outras casas, o que veiu ainda perturbar mais a questão.

Como o governo e o zeloso conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado hão de estudar attentamente tudo isto, estamos seguros de que neste verdadeiro certamen ganhará a aposta quem fizer proposta mais favoravel.

Algum mal ha comtudo em se protelar a resolução. As poucas disponibilidades da praça estão á espera que isto termine.

E' uma suspensão ou paralisação que prejudica apesar de ter por causa um emprestimo relativamente mesquinho.

Por outro lado os caminhos de ferro do Estado e as populações perdem tambem com a demora.

Oxalá neste ultimo esforço o Governo consiga as vantagens que pretende a bem do serviço publico.

Fallou-se muito do *trust* do oceano, operação que entusiasmou as companhias de transporte marítimo suggestionadas pelas vantagens da *Morganização*.

A *Cunard Line* todavia entendeu que, a ter de sacrificar a sua liberdade, lhe convinha mais fazer um contracto com o estado inglez. E assim procedeu. Obrigou-se a construir imediatamente dois novos navios com a velocidade de 25 nós para o serviço da America, ficando esses navios como todos os outros á disposição do almirantado. Obrigou-se a não vender sem licença nenhum navio com velocidade superior a 17 nós. Em compensação recebe a subvenção annual de 150.000 libras e um adeantamento de 2.000.000 a 2 3/4 por cento amortizavel em 20 annuidades.

Ao passo que o *trust* sofre um cheque aqui, ganha terreno um outro em Hespanha. Os assucaristas que teem officinas para a producção de 120.000 toneladas e consumo só para 90.000 resolvem consorciar se em *trust* como salvatorio.

E' o que devem fazer entre nós os algodoeiros já e os papeleiros d'aqui a pouco tempo.

* Semana de pouco movimento :

Inscrições firmaram-se um pouco por ter faltado papel no mercado, fechando ainda com compradores sem papel.

Os outros valores do estado, apesar de se conservarem firmes, pouco movimento tiveram.

Acções dos Banco de Portugal, Açores e Ultramarino, continuam com vendedores, conservan lo-se todavia os preços.

Acções do Banco Commercial, sem movimento, com compradores.

Acções do Gaz tiveram algum movimento, fechando os preços um pouco mais fracos.

Acções dos Tabacos, poucas transacções.

Obrigações das Aguas, continuam a ter procura regular, conservando-se sempre firmes,

Obrigações prediaes conservaram-se sempre em grande abundancia no mercado, afrouxando os preços devido á falta de compradores.

Obrigações das classes inactivas, tiveram muita procura, não tendo havido muitas transacções por falta de papel.

Obrigações Ambaca, sem movimento.

Valores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, tiveram movimento regular, acompanhando sempre os preços de Paris.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	43 1/16	43 1/8	Desconto no Banco	
» cheque ..	42 15/16	42 13/16	de Portugal.....	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	665	667	No mercado.....	5 %
» cheque ...	669	670	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	271	272	res	—
» cheque...	274	275	Cambio do Brazil.	12
Francfort 90 d/v ..	271 1/2	272 1/2	Premio da libra...	1\$070
» cheque ..	274 1/2	275 1/2	e	
Madrid cheque ..	810	815	1\$090	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31	-
Lisboa: Inscrições de assent.	39,10	39,10	39,15	39,15	39,20	39,15	39,20	39,20	39,18	39,20	39,20	39,20	39,20	-
" coupon	39	38,90	38,90	39,05	39	39	39	39	39	39,10	39,05	39	39,05	-
Obrig. 4% 1883.....	-	-	20.300	20.250	20.250	20.300	-	20.300	20.300	-	20.300	-	20.300	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	49.800	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	-	49.500	-	-	-	-	49.500	49.500	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	-	-	-	58.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	57.800	58.000	-	58.500	-	58.500	-	-	58.300	58.500	-	58.300	58.500	-
" 4 1/2 % externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	163.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " Commercial.....	135.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	117.000	117.500	-	117.000	-	-	117.000	-	116.800	116.800	117.000	-	117.000	-
" " Lisboa & Açores.	-	-	-	-	-	123.800	-	-	-	-	-	-	123.800	-
" Tabacos coupon...	144.800	144.600	144.300	-	-	144.500	144.800	144.300	143.200	145.000	143.500	144.000	-	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	88.600	88.500	88.600	88.600	-	88.600	88.500	-	88.300	88.600	88.600	-
" " Real.....	-	37.600	37.600	37.700	38.500	38.500	-	-	37.500	37.500	37.500	-	37.300	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	-	94.000	-	94.000	-	-	-	94.000	94.000	94.000	-
" " 5%	-	-	-	-	91.200	-	91.000	91.000	-	91.150	-	91.150	-	-
" Comp. Phosphoros.	93.000	-	-	-	-	-	-	-	93.000	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	82.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 3% 2.º grau	42.150	42.200	42.250	42.300	42.700	43.000	43.000	42.700	-	42.500	42.200	42.350	42.500	-
" C. Nacional	-	-	74.200	-	-	-	-	74.500	74.500	-	74.500	74.300	-	-
" " Atravez Africa....	95.500	95.700	95.900	95.700	95.600	95.800	-	-	95.500	-	-	-	95.600	-
Paris: 3% portuguez.....	31,50	31,25	30,65	30,80	31,20	31,20	31,15	30,95	31,20	31,07	30,85	31	-	-
Acções Companhia Real....	-	-	171	-	-	-	-	170	-	170	169	-	-	-
" Madrid Caceres.....	-	42	-	40,25	40,25	-	40,75	-	40	41	40	40	-	-
" Norte de Hespanha..	207	205	199	204	208,50	201	205	204	202	201	201	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	334	-	327	327	334	329	334	330	329	328	-	-	-	-
" Andaluzes.....	165	170	168	170	170	-	-	166	167	166	166	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	369	366	365	367	-	367	367,50	367,25	365,50	365	366	-	-
" " 2.º grau	-	-	188	188	190	190,50	190	-	190	188	-	190	-	-
" C. Beira Alta.....	120	-	-	-	120	120	-	120	119,25	120	120	-	-	-
" Madrid Caceres.	144,50	144,50	144,50	145	144,50	144,50	143	142	142	142	140	140,50	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)...	367,50	369	368	369	369	-	366,25	368	368	368	369	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	62	61,75	61,75	61,50	62	-	62	62	62	62,25	62,12	62	-	-
Obrig. Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa....	-	-	84,12	-	84,50	-	-	-	-	-	84,12	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1903	1902
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rête e nova não garantida....	23 29 Jul.	693	87.399.000	126.116	693	91.295.612	131.739	2.440.717.000	2.326.447.001
	30 5 Ag.	"	104.745.000	151.147	"	103.134.292	148.822	2.545.462.000	2.429.581.293
Nova rête garantida.....	23 29 Jul.	380	13.752.000	36.189	380	13.310.388	35.027	329.518.000	316.070.999
	30 5 Ag.	"	13.504.000	35.536	"	15.015.708	39.515	343.022.000	331.086.707
Sul e Sueste.....	11 20 Jul.	518	33.193.375	64.079	494	29.946.315	60.620	712.314.300	611.978.209
	21 31 "	"	48.795.935	94.200	"	35.704.625	72.276	761.110.235	647.682.834
Minho e Douro....	11 20 Jul.	358	35.220.772	98.382	358	36.795.791	102.781	661.687.023	660.992.285
	"	"	33.288.608	92.984	"	34.761.394	97.098	694.975.631	695.753.679
Beira Alta.....	16 22 Jul.	253	7.278.539	28.768	253	6.913.265	27.325	208.809.850	196.465.622
	23 29 "	"	6.939.880	27.430	"	6.224.098	24.601	215.749.730	201.689.720
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	25 1 Jul.	105	1.603.686	15.273	105	1.871.471	17.823	42.729.777	40.900.613
	2 8 "	"	1.454.702	13.854	"	1.571.850	14.970	44.184.479	42.472.463
Guimarães	9 15 "	"	1.656.774	15.778	"	1.513.722	14.416	45.841.253	43.986.185
Porto á P. e Famalicão	15 30 Jun	64	4.285.530	66.961	64	5.113.129	79.736	57.421.672	56.461.721
Norte de Hespanha ..	29 4 Ag.	3656 Ps.	2.207.363 Ps.	603	3656 Ps.	2.261.079 Ps.	618 Ps.	62.042.971 Ps.	60.716.048 Ps.
	5 11 "	"	2.200.025	601	"	2.206.693	603	64.242.996	62.92

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha de Portalegre e ramal de Aviz. — As corporações locaes participaram já ao Conselho de Administração os subsídios com que deliberaram concorrer.

A camara de Castello de Vide obriga se a fazer a expensas suas todas as expropriações no concelho.

A de Alter do Chão offerece 6:355.943 de subsídios da viação concedidos pelo Governo e não recebidos pela camara.

A de Aviz offerece 1:000.000 réis em 3 prestações annuaes, obrigando-se a diligenciar as expropriações gratuitas ou por preços razoaveis.

A de Fronteira offerece 2:000.000 réis em 5 prestações annuaes e 3:000.000 de subsídios de viação em dívida, esperando conseguir que as expropriações sejam em parte gratuitas.

A de Sousel aguarda o traçado para fixar a sua contribuição.

A de Portalegre offerece 5:000.000 em 5 prestações annuaes e os seus bons officios para obter expropriações gratuitas ou por preço modico.

A comissão distrital de Portalegre offerece réis 1:800.000 pela percentagem de 1% num anno sobre todas as contribuições do Estado.

Taes são os subsídios offerecidos que valem principalmente como significação da consciencia do dever que ás localidades cumpre de ajudarem a iniciativa do Governo.

A expropriação gratuita ou o preço modico será, se se tornar realidade, um auxilio importante.

Ponte de Sôr. — Foi aprovado o ante-projecto do 1.º lanço d'este caminho de ferro comprehendido entre a estação de Evora e a Senhora da Graça do Divor, na extensão de cerca de 14 kilometros.

A linha sae da estação d'Evora, tem um apeadeiro proximo da cidade que vae contornando, e segue na direcção de Arraiolos sem terraplenagens nem obras de arte dignas de menção.

Este lanço tem dois apeadeiros e uma estação.

Já está concluido o ante-projecto do 2.º lanço que vae um pouco além de Arraiolos.

Linha do Lobito. — Continuam os boatos pessimistas ácerca da situação da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. Nós continuamos a pôr de reserva os boatos.

E' evidente que ha uma grande lucta entre a Companhia e outros elementos do capitalismo inglez, mas é natural que a Companhia não esteja inteiramente abandonada de apoios uteis.

Valle do Sado. — Começaram as expropriações para a construcção do primeiro troço do caminho de ferro do Valle do Sado, na parte respeitante ao ramal entre a estação de Setubal e a margem do rio.

A parte expropriada vae desde a quinta de Araguez até a praça de Quevedo.

Mirandella a Bragança. — Foi aprovado o trespasso á Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro da concessão feita ao sr. João Lopes da Cruz, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Valle do Sorraia. — A camara municipal de Aviz declarou contribuir durante tres annos com um conto de réis, para auxiliar a construcção do primeiro troço d'esta via ferrea.

Parece que alguns proprietarios cedem gratuitamente os terrenos que forem necessarios.

Estremoz a Portalegre. — A camara municipal de Por-

talegre deliberou concorrer durante 5 annos com um conto de réis, para auxiliar a construcção d'esta linha.

Vagons cisternas. — A poderosa *Oil Company*, que tem ha pouco tempo succursaes em Portugal, vae adoptar vagons cisternas para transporte do seu petroleo nas linhas ferreas.

Tremvias em Lourenço Marques. — Prosegue com toda a actividade o assentamento da linha para os tremvias electricos, trabalhos que se prolongam já do começo da Avenida D. Carlos ao fim da Avenida Aguiar.

Villa Real a Chaves. — Com a maior solemnidade foram inaugurados os trabalhos d'esta linha, atacando-se em dois pontos ao mesmo tempo.

Estação central. — Começaram a fazer serviço os novos permutadores electricos, *chariots*, que se installaram recentemente na estação central do Rocio.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Foi aberto á exploração o ramal da linha que liga em Zaragoza a de Cariñena com a de Madrid junto da estação do Santo Sepulcro.

Na linha de Medina del Campo a Salamanca a receita bruta em 1902 foi de 1.396.499 97 pesetas que deram o producto liquido de 1.257.896 61 ou 709.027,5, depois de deduzidas as despesas de administração e exploração.

Gastou-se na renovação da via 88.004 pesetas.

Do excedente gastaram-se 68.100 pesetas na amortização de 227 obrigações e dá-se de juro ás obrigações do mesmo typo 15 pesetas, o que exige uma somma de 245.475 pesetas.

A companhia dos caminhos de ferro Andaluzes que explora 1.067 kilometros teve em 1902 a receita, liquida de impostos, de 22.221.574 pesetas ou 20.824 pesetas por kilometro.

As despesas de exploração foram 12.228.506 pesetas ou 11.460 por kilometro.

O producto liquido do tráfego deu 9.993.068 pesetas.

Em 1901 estas receitas foram de 8.582.822.

Foi anunciada a terceira e ultima praça para a adjudicacão da concessão da linha ferrea económica de Estella por Victoria a Durango com um ramal de Arronis a Lerin.

As obras estão orçadas em 5.203.217 pesetas.

Teve excellente exito a emissão das 5.000 obrigações da companhia de via ferrea Cantabrica, que foi realizada no fim do mes de julho para a realização do dinheiro necessário para as obras do prolongamento da linha até Asturias.

Se a subscricção particular não desse resultado, os bancos locaes garantiam a emissão.

FRANÇA

Foi decretada a utilidade publica no departamento de Somme d'uma linha de tremvia de tracção mechanica entre Fenquieres Fressenneville e Ault-Orrival.

Vae ser transformada em via de 1.º entre as arestas interiores dos carros a via de 0.º80 dos caminhos de ferro de interesse local de Mcuthame Est a Hautes Rivières, de Nouzon a Guespunsart e de Tremblois a Rocroy.

Estas duas linhas são prolongadas até a fronteira belga.

Foi aprovado o projecto da via ferrea de Aveyron entre Albi e St. Affrique.

Foi promulgada a utilidade publica das expropriações da linha ferrea de Divonne les Bains á fronteira suissa em Crassier; e das necessarias para a linha ferrea de interesse local mas de via normal de Luxey a Mont de Maisan estação do Midi no departamento de Landes.

Foi feito á companhia do Midi a concessão da via ferrea de Estrécheux a Plaisance e de Paris-Montparnasse a Chartres por Gallardon.

Foi declarada de utilidade publica para o estabelecimento de uma linha entre Bordeaux e Beychac-Cailleau no departamento da Gironde.

* Trata-se de construir um caminho de ferro económico ligando os departamentos do *Nievre* e *Cher* passando por *Saucergues*, *Chatreauneuf*, *Chamblemy* e *Brinon*.

* A companhia dos caminhos de ferro departamentais foi autorizada a abrir á exploração a linha de *Lamartus* a *Cheylard* que tem 19,693m, 1,5m de largura e comprehende, além das estações extremas, a de *Saint Prix* e o apeadeiro de *Nonières*.

SUISSA

O conselho federal aprovou o contrato do resgate do caminho de ferro do Jura-Simplão. A companhia d'esta via ferrea cedeu todas as suas propriedades moveis e immoveis no estado em que se encontravam no dia 1º de janeiro ultimo e recebe 104 milhões de francos em obrigações de 3 1/2 por cento, do emprego federal de 1903.

Este contrato ainda tem de ser ratificado pelo conselho federal e pela assembléa geral de accionistas.

* Está construída a linha de *Albula*, troço *Thusis Samaden* dos caminhos de ferro rhéticos.

Pertence á companhia que explora desde 1899 a linha *Davos-Landquart Coire* e desde 1897 a *Coire Reichenau-Thusis*.

Foi já aberta á exploração a secção *Reichenau-Llanz* começo do Oberland, que deve prolongar-se a Dissentis.

Deve fazer-se tambem a de Davos a Filisur que ligará o valle de Davos com o de Albula, e d'ali ao Engadin.

O troço inaugurado ha pouco é o mais pittoresco da rede. Resolveram-se problemas interessantes. Em Bergün havia a necessidade de galgar 400m com pequeno desenvolvimento. A linha vai em parafuso, com tunneis de espiral. Os comboios passam diversas vezes por decima da entrada, subindo sempre.

Os trabalhos foram dirigidos pelos engenheiros Henning, Zeppelin e Gobat.

ARGELIA

Foi decretado que se applicasse á Argelia o decreto de 13 de fevereiro de 1900 com as modificações no regulamento da administração publica nos cadernos de encargos e tipos das vias férreas de interesse local e tremvias.

INDIA INGLEZA

Foi aprovada a construção d'uma linha ferrea com 60,94 milhas ou 98 km., com a bitola de 1,5m entre *Gorakhpur* e *Bahadurpur*, que deve custar 2 482.660 rupias, e uma outra com a mesma bitola de *Kopaganj* a *Dohrighat* com 21,7 milhas ou 34,9 orçada em 642.902 rupias que faz parte da secção Ganges-Gaghra do *Bangal* e *North-Western Railway*.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 20 de junho de 1903

Exercicio de 1902

(Continuação do n.º 376)

§ 5º Trafego internacional Franco-Hispano-Portuguez. — O trafego directo de mercadorias entre Portugal e França, por meio das tarifas internacionaes, estabelecidas em 1900, continua a desenvolver-se como indica o mappa seguinte:

	Tonelagem-Kilogrammas		Diferença em 1902
	em 1901	em 1902	
Grande velocidade:			
Proveniencias de França..	120.764	150.211	+ 29.447
de Portugal	8.416	21.576	+ 13.160
Pequena velocidade:			
Proveniencias de França..	765.230	1.143.812	+ 378.582
de Portugal	34.482	29.679	- 7.803
Productos			
Proveniencias de França..	2.413.726	2.871.794	+ 458.068
de Portugal	249.002	465.691	+ 216.689
Grande velocidade:			
Proveniencias de França..	3.226.501	4.348.735	+ 1.122.234
de Portugal	147.342	150.368	+ 3.026

3º Observações sobre os diferentes serviços

§ 1º Exploração.—O serviço de exploração continua a merecer o bom conceito do publico. Como dados technicos relativamente ao serviço de mercadorias, já citámos os numeros indicando a evolução rapida do material.

Mencionaremos ainda o aumento da carga média de comboios de mercadorias e a diminuição dos percursos das máquinas isoladas, que constituem igualmente um sério progresso, sob o ponto de vista de economia da exploração.

O total dos percursos das máquinas isoladas ou em dupla tração sem necessidade, que representava, em 1901, 3,4% do percurso total das máquinas, baixou em 1902 a 21,421 kilómetros, representando apenas 2,9% da totalidade. Merece especial menção a secção do serviço d'exploração que se ocupa da fiscalização das receitas e da estatística, e cujo bom funcionamento permite seguir de perto o trabalho das estações, o que contribue para assegurar a regularidade de todo o seu serviço.

A despesa total do serviço d'exploração foi de 713.626.870 réis, superior em 33.319.816 réis á de 1901. Como consequências dos importantes melhoramentos realizados nestes últimos annos e especialmente em virtude do aumento dos quadros do pessoal das estações, é de esperar que poderemos fazer face no futuro a um accrescimo do tráfego de maior importancia, e felizmente, muito provavel, sem grande aumento de despesa.

§ 2º Via e Obras.—Continuamos em 1902 o trabalho progressivo de reforço das linhas aumentando o numero de travessas, substituindo as escapulas por «tirefonds» e renovando o ballastro principalmente com pedra britada, etc.

O mappa seguinte indica as quantidades de ballastro e de travessas empregadas em 1902 e 1901.

Designação	1901	1902
Metros cubicos	Metros cubicos	
Ballastro de areia	7.325	10.431
» pedra britada....	21.991	36.416
Quantidades	Quantidades	
Travessas de pinho creosotadas	126.283	155.297
» carvalho	4.31	2.663
» eucalyptos	41.635	13.552

Segundo a norma acima indicada foi resolvido aumentar para o futuro de 12 ou 13 a 14 centímetros a espessura minima das travessas, aplicar chapins de feltro entre os carris e as travessas, e reforçar a via nas curvas de menos de 500 metros de raio com calços «Barberot».

Temos finalmente a accentuar que, desde o começo de 1902, tirámos o melhor resultado da substituição do antigo sistema de conservação da via «por busca» por outro mais racional, o de «revisão methodica». Podemos desde já afirmar que nesse encontrámos as vantagens que procuravamos, isto é, melhor e mais económica conservação.

Tratámos de aplicar o mesmo principio de revisão methodica (a intervallos determinados) aos edificios, apparelhos das estações, obras de arte, etc.

A despesa total do Serviço de Via e Obras subiu em 1902 a 504.989.744 réis, representando apenas um aumento de réis 14.344.753 sobre o anno precedente, ainda que nella estivessem comprehendidos, em 1902, 60 contos de réis aplicados á substituição por carris de 40 kilogrammas do de 30 kilogrammas existentes entre Pampilhosa e Espinho.

§ 3º Material e tração.—O excellente andamento do nosso serviço de Material e Tração (documento n.º 35º) manteve-se em 1902.

A despesa total d'este Serviço baixou de 896.062.379 réis em 1901 a 776.765.117 réis em 1902, ou seja uma diminuição de 119.297.252 réis.

Este resultado é devido essencialmente á diminuição no custo do carvão, tanto pela baixa do seu preço como pela melhoria do cambio. O preço médio da tonelada nos depósitos baixou de 7.093 réis em 1901, a 4.981 réis em 1902.

Referida ao kilometro-trem, a despesa total do serviço baixou de 177 réis a 149 réis ou seja uma diminuição de 28 réis. A diminuição da despesa em carvão entra neste ultimo numero por 26,87 réis. Vê-se portanto que a despesa do serviço, referida ao kilometro-trem, teve ainda uma ligeira melhoria.

O consumo do carvão por kilometro-trem teve um ligeiro aumento, pois passou de 10,887 kilogrammas em 1901 a 10,982 em 1902. Mas como o consumo por unidade de carga baixou um pouco (79,2 grammas em 1902 contra 79,7 em 1901), o primeiro resultado é devido ao aumento da carga média dos comboios de mercadorias.

A despesa de conservação do material circulante foi aproximadamente a mesma em 1902 e 1901, sendo de 241.915.880 réis em 1902, contra 233.581.201 réis em 1901. Este pequeno aumento é principalmente devido á reparação e conservação das carruagens e vagões executadas mais activamente em 1902 e que procuramos desenvolver ainda mais actualmente.

Effectivo de material circulante.—1º Locomotivas.—O numero

de locomotivas em serviço que, em 1901, era de 131, subiu a 135 em 1902, havendo portanto um aumento de quatro máquinas: as máquinas 66 e 67 fornecidas pela Companhia de Fives-Lille, e as máquinas 106 e 107 reconstruídas nas oficinas gerais.

Apesar do aumento do número de locomotivas, o percurso médio anual efectuado por cada máquina subiu de 42.206 quilómetros em 1901 a 42.321 em 1902.

No decurso do corrente ano veremos este efectivo elevar-se a mais 4 locomotivas, a saber: 2 novas *Compound*, que nos serão fornecidas pela Companhia de Fives-Lille em agosto e setembro, e duas outras máquinas-tenders em reconstrução nas oficinas gerais.

2º Carruagens e vagões — Continuamos sem 1902 a construção de vagões, tanto na oficina em Alcântara como nas oficinas gerais, tendo sido entregues à Exploração 113 vagões novos.

Tendo sido demolidos, durante o anno, quatro dos antigos vagões, o efectivo só aumentou de 109 veículos.

Referido ao efectivo total em 31 de dezembro de 1902, o percurso anual médio de vagões que, em 1901, foi de 22.562 quilómetros baixou em 1902 a 21.957.

Antes de concluir estes esclarecimentos relativos ao Material e Tracção, não deixaremos de mencionar a grande perda que sofreu esta Companhia com o falecimento do seu engenheiro-chefe do serviço, Mr. Roca, no mez de janeiro ultimo, e de tributar á sua memória os merecidos elogios que lhe cabem pela parte que tomou na melhoria que, no serviço a seu cargo, no período de cinco annos, se realizou.

O seu sucessor é Mr. Gravier, antigo engenheiro do serviço central do Material e Tracção da Companhia-Paris-Lyon-Méditerranée, que decerto continuará as excellentes tradições do seu antecessor.

(Continua).

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Festas em Estremoz nos dias 5, 6 e 7 de Setembro de 1903.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos das estações abaixo designadas para a de Estremoz.

Lisboa, 1.ª classe, 3\$500; 2.ª, 2\$700; 3.ª, 1900. Barreiro, 3\$300, 2\$600 e 1\$800. Barreiro A, 3\$100, 2\$600 e 1\$800. Casa Branca, 1\$600, 1\$200 e 900. Alcaçovas, 1\$800, 1\$400 e 1\$000. Viana, 1\$900, 1\$500 e 1\$100. Villa Nova, 2\$000, 1\$600 e 1\$200. Alvito, 2\$200, 1\$700, 1\$250. Cuba, 2\$400, 1\$900 e 1\$300. Beja, 2\$800, 2\$100 e 1\$500. Setúbal, 3\$200, 2\$500 e 1\$700. Évora, 1\$100, 800 e 600. Azaruja, 700, 500 e 400. Valle do Pereiro, 600, 500 e 350. Venda do Duque, 500, 400 e 300. Évora Monte, 400, 300 e 200.

Condições vidê cartazes affixados nos lugares do costume.
Lisboa, 14 de agosto de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Linha da Beira Baixa

Por motivo de interrupção nesta linha, ao quilometro n.º 205,863, entre as estações de Benespéra e Sabugal, e até novo aviso, efectuam-se, com trasbordo de passageiros e bagagens no ponto da interrupção, os comboios correios n.ºs 141 e 144.

Os comboios mixtos n.ºs 142 e 143 não se efectuam entre Belmonte e Guarda.

As mercadorias e gado destinadas além da estação de Belmonte na via ascendente e além da estação de Sabugal na via descendente, só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Lisboa, 22 de agosto de 1903.

Em additamento ao Aviso ao Pùblico, de 22 do corrente, relativo á interrupção na linha da Beira Baixa, são prevenidos os expedidores e consignatários de remessas de que a Companhia, mantendo a reserva pelos prazos de transporte, falas-ha seguir por via diversa da normal sem que, contudo, se faça qualquer alteração nas respectivas taxas.

Lisboa, 25 de agosto de 1903.

Viagem de recreio á Figueira da Foz, Grande corrida de touros no dia 8 de Setembro de 1903

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo a Figueira, válidos pelos comboios ordinários com exceção do Sud-Express e dos expressos Lisboa-Porto.

Preços de ida e volta incluindo o sello para o Governo.
Lisboa-Rocio ou C. dos Soldados 1.ª classe 6\$00, 2.ª 4\$040, 3.ª classe 3\$020 réis.

Torres Vedras 1.ª classe 4\$060, 2.ª classe 2\$840, 3.ª classe 2\$020 réis.

Caldas ou S. Martinho 1.ª classe 3\$060, 2.ª classe 2\$040, 3.ª classe 1\$520 réis.

Cella ou Vallado 1.ª classe 2\$560, 2.ª classe 1\$740, 3.ª classe 1\$220 réis.

Mogosores a Porto C. (ambas inclusivamente), 1.ª classe 2\$060, 2.ª classe 1\$540, 3.ª classe 1\$020 réis.

Fundão 2.ª classe 3\$080, 3.ª classe 2\$190 réis.

Tortozendo 2.ª classe 2\$760, 3.ª classe 1\$970 réis.

Covilhã 2.ª classe 2\$640, 3.ª classe 1\$870 réis.

Caria 2.ª classe 2\$290, 3.ª classe 1\$030 réis.

Belmonte 2.ª classe 2\$200, 3.ª classe 1\$570 réis.

Benespera 2.ª classe 1\$840, 3.ª classe 1\$310 réis.

Sabugal 2.ª classe 1\$620, 3.ª classe 1\$150 réis.

Validade:—Ida 7 e 8. Volta 9 e 10.

E' permitido aos passageiros de 1.ª classe ocuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinário, mediante pagamento do respectivo suplemento.

Lisboa, 27 d'agosto de 1903.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Nova estação do Barreiro

Faz-se publico que pelas duas horas da tarde do dia 5 de setembro próximo na secretaria da direcção no Largo de S. Roque n.º 22, 1.º perante o director terá lugar o concurso para adjudicação da construção da nova estação do Barreiro.

A base de licitação é de 3:390\$000 réis, e para ser admittido a licitar tem o concorrente de mostrar que efectuou, em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, o depósito provisório de 85\$000 réis.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que tiver lugar o depósito provisório e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas, em carta fechada, ao director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste acompanhadas do recibo do depósito provisório e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamação acerca dos actos do concurso.

O projecto, programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção todos os dias uteis das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 17 de agosto de 1903.

Fornecimento de estanho em barrinha

Pelo presente anúncio se faz publico que no dia 7 de setembro, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação do fornecimento de 600 kilogrammas de estanho em barrinha.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 10\$500 réis.

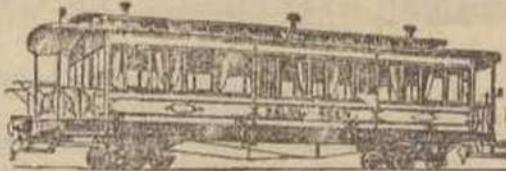
O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação, constituindo assim um depósito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O reforço indicado deverá efectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o depósito provisório.

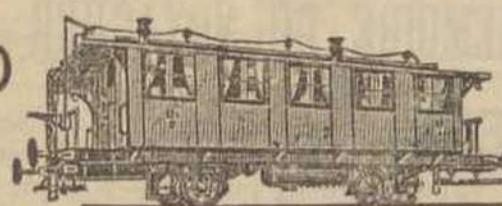
O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22), e na dos armazens gerais (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro 25 de agosto de 1903.

WEGMANN & C.



CASSEL (ALLEMANHA)



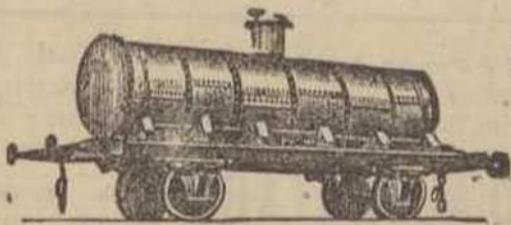
FORNECEM

Carruagens para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petróleo, alcatrão, melaço, álcool, etc.

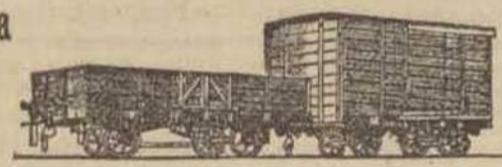
Vagons frigoríficos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Espanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15 — MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

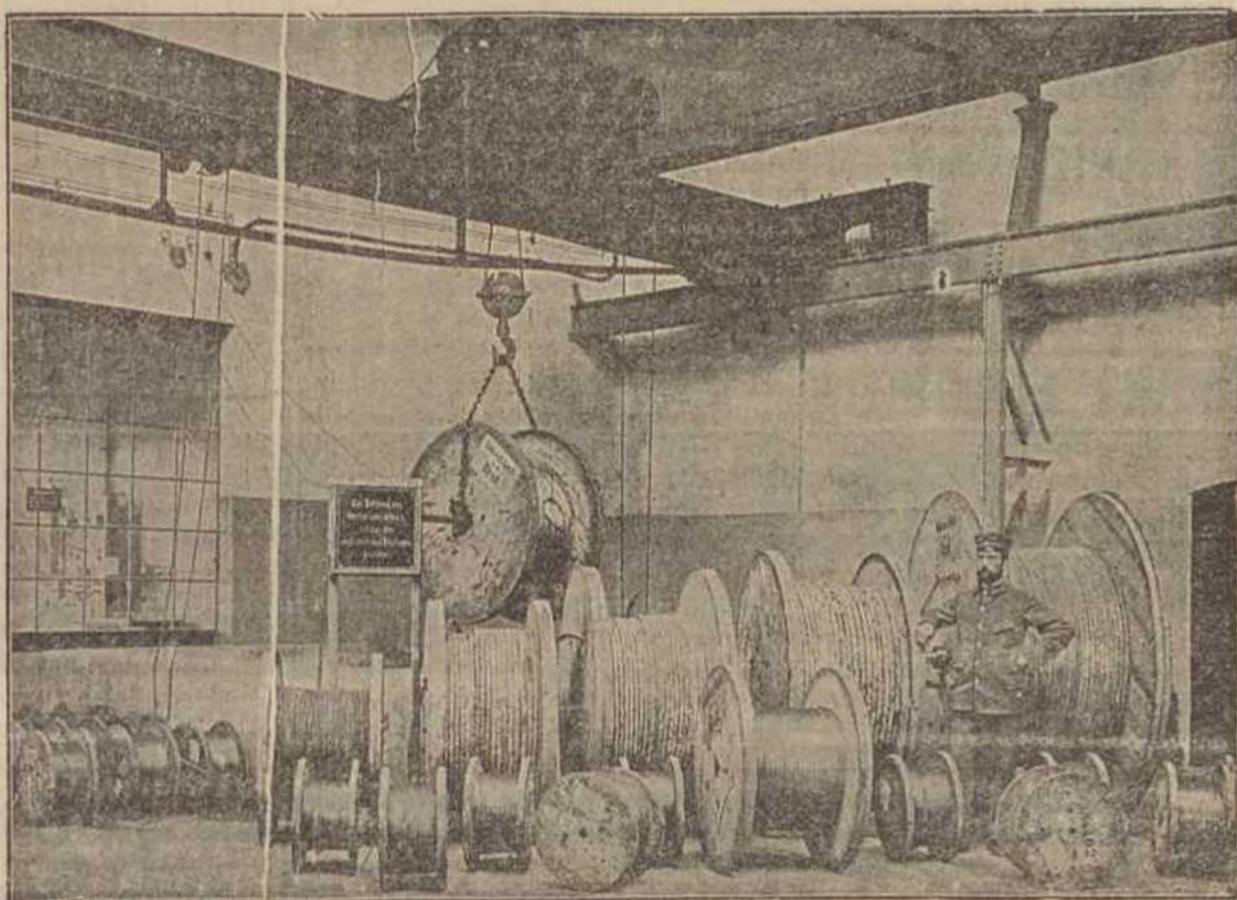
COMPANHIA POR ACÇÕES

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes contínuas, polifásicas e alternativas até 20.000 voltios.

**Fabrica
especial de arame**

ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Oficina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM CONTRACTOS FIRMES

RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Espanha, Adolfo Schell, Calle del Barquillo, 15 — MADRID

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 VOYAGUER

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

ALCOBAÇA Hotel **Gallinha**.—Aposentos commodos 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 órdem. Preços modicos.

CINTRA Hotel **Nunes**.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.—Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel **Netto**.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Itália. — De 1.st ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Alberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis ; em setembro, desde 1\$200 réis ; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Baixa). Serviço de 1.st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

SETUBAL Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diário 1\$200 a 2\$500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.



Índice dos artigos relativos
a arte de engenharia

PUBLICADOS PELA

IMPRENSA TÉCNICA DE TODO O MUNDO

MENSAL

Assignatura 5 francos por anno

PEÇA-SE SPÉCIMEN

Association de la Presse Technique
20, RUE DE LA CHANCELLERIE, 20

BRUXELLAS

Freios de ar para caminhos de ferro

Murray Corrington pretende vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal do privilegio de invenção que n'este paiz lhe foi concedido pela patente n.^o 3:781 para «Aperfeiçoamentos em machinismos de freio automatico pela pressão de fluidos.»

Para tratar e informações J. A. da Cunha Ferreira, agente oficial de marcas e patentes. Rua d'El-Rei, 178 — Lisboa.

THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

60, RUA DE SANTA JUSTA, 4.^o

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer comunicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Areos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc., aos preços da tabella que ultimamente foi aprovada pelo Governo e que são: Distância até 1.000 metros, casas do commercio, 75\$000 réis residencias particulares e medicos, 55\$000 réis).

A distância é contada entre a estação mais proxima e a residencia do subscriptor. A subsciption é annual. Acrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, com addos da estação central mais proxima, com um pequeno aumento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscriptores suficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais aparelhos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda e qualquer parte de Portugal.

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

COMPANHIA REAL				Lisboa		Queluz		Lisboa		Lisboa		Badajoz		Lisboa		Pampilhosa		Mangualde		Pampilhosa	
C. Sobreiro	Algés	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada		
5- 0 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	9-40 m.	10-41 m.	10-30 m.	11- 0 m.	c 11-40 m.	12-41 t.	12-30 t.	14- 0 t.	c 14-40 t.	2-41 t.	2-30 t.	3- 0 t.	c 7-40 t.	8-41 n.	8-30 n.	9- 0 n.		
5-25 m.	5-40 m.	6-20 m.	6-38 m.	6-25 m.	6-47 m.	7- 3 m.	7-24 m.	6-34 m.	7-5 m.	7-24 m.	7-48 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	7-50 m.	7-35 m.	8-47 m.	8-33 m.	8-45 m.		
6-15 m.	6-34 m.	7- 5 m.	7-24 m.	7-0 m.	7-16 m.	7-50 m.	8- 8 m.	7-35 m.	8-47 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-20 m.	a 8-51 m.	9- 2 m.	8-30 m.	9- 0 m.	9-21 m.	9-31 m.		
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	7-20 m.	7-35 m.	8-33 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-44 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
7-0 m.	7-16 m.	7-50 m.	8- 8 m.	7-20 m.	7-35 m.	8-33 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-44 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
7-20 m.	7-35 m.	8-47 m.	8-50 m.	7-20 m.	7-35 m.	8-33 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-44 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
7-45 m.	8- 4 m.	a 8-35 m.	8-45 m.	a 9-35 m.	10-45 m.	a 10-30 m.	11- 7 m.	c 11-35 m.	12-45 t.	a 10-30 m.	11- 7 m.	c 12-40 t.	4-45 t.	a 12-35 t.	5-10 t.	c 12-35 t.	1-0 t.	2-40 t.	3-45 t.		
8-5 m.	8-20 m.	a 8-51 m.	9- 2 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
8-30 m.	8-45 m.	9- 0 m.	9-48 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
9-35 m.	9-50 m.	10- 5 m.	10-24 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
10- 0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
10-20 m.	10-35 m.	10-50 m.	11- 8 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
10-45 m.	11- 4 m.	11-17 m.	11-33 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
11- 5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-50 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
11-25 m.	11-40 m.	11-45 m.	11-55 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
12-15 m.	12-34 m.	12-40 m.	12-50 m.	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
—	—	—	—	8-30 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	8-35 m.	9-55 m.	8-45 m.	8-48 m.	8-50 m.	9- 5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	9-45 m.	9-34 m.	9-47 m.	10- 3 m.		
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré		Lisboa	Sacavém	Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
5-25 m.	5-54 m.	6- 6 m.	6-38 m.	6-45 m.	7-23 t.	7-23 t.	7-23 t.	6-45 m.	6-38 m.	6- 4 m.	6-48 m.	7-30 m.	8-31 t.	8-31 t.	8-31 t.	8-31 t.	8-31 t.	8-31 t.	8-31 t.		
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	8-34 m.	9-21 t.	9-21 t.	9-21 t.	8-34 m.	9-22 m.	9- 6 m.	8-38 m.	9-22 m.	9-22 t.	9-22 t.	9-22 t.	9-22 t.	9-22 t.	9-22 t.	9-22 t.		
11-25 m.	11-54 m.	12- 6 t.	12-38 t.	12-25 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	12-25 t.	1-30 t.	1- 9 t.	1-45 t.	12-25 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.		
12-25 t.	12-54 t.	13- 6 t.	13-38 t.	13-25 t.	2-54 t.	2-54 t.	2-54 t.	13-25 t.	2-41 t.	2- 9 t.	2-45 t.	13-25 t.	2-41 t.	2-41 t.	2-41 t.	2-41 t.	2-41 t.	2-41 t.	2-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.	3-41 t.		
2-25 t.	2-54 t.	3- 6 t.	3-38 t.	2-25 t.	3-54 t.	3-54 t.	3-54 t.	2-25 t.	3-41 t.	3- 0 t.	3-45 t.	2-25 t.	3-41 t.	3							



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 14 de Setembro 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 portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.— Para carga e passagens trata-se com os

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemande **Tucuman**. Sahirá a **10** de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^º



Bordeus vapor frances **Cordillère**. Esperado a **9** de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor frances **Magellan**. Sahirá a **9** de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^º



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a **7** de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. R. dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Liverpool, vapor inglez **Oporto**. Sahirá a **2** de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Benguela**. Sahirá a **6** de setembro. Agentes, Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^º



Maranhão, Ceará, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Troja**. Sahirá a **10** de setembro. Agentes Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez, **Augustine**. Sahirá a **7** de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^º



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a **17** de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^º



Pará e Manaus (Via Madeira) vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **18** de setembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Remolares, 4.



R. El-Rei, 31, 1.^º

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a **14** de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a



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



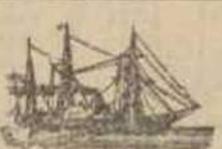
Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a **2** de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^º



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a **16** de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. Prata, 8, 2.^º



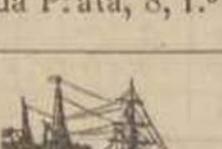
S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Santa Cruz), S. Jorge, (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a **5** de setembro. Agente Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^º



Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **6** de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^º



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a **12** de setembro. Agentes, Empresa Nacional de Navegação. Rua da Prata, 8, 1.^º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do pacífico, vapor inglez **Orita**. Esperado a **9** de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Panama**. Esperado a **9** de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º

AGUAS CHLORÉTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia Usam-se no tratamento da **escrofulose**, **rheumatismo**, **molestias de pelle**, ainda as mais rebeldes, **syphilis**, **padecimentos de estomago**, **figado**, **baço**, **inflammationes** de quaesquer orgãos, **utero**, **ovario**, **intestinos**, **leucorrheas**, **anemia** e **chlorose**.

Depósito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Príncipe, 37 a 43.