

# 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 L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

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 Camferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiais internas n.º 1 e 8 de grande velocidade;

Especiais internas n.º 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 e 13 de pequena velocidade;

Tarifa de despesas accessórias;

Condições gerais de applicação e tabellas de preço das tarifas especiais internas da Companhia Real.

## SUMMÁRIO

NAVEGAÇÃO INTERIOR, por C. O. ....	311
LEGISLAÇÃO ESTRANGEIRA .....	312
NOMEAÇÕES .....	313
PARTES OFICIAIS — Portarias de 11 de julho, 28 de agosto e 6 a 10 de setembro e decretos de 25 de julho e 10 de setembro do Ministério das Obras Públicas .....	313
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	315
UM ALMOÇO CHINÉZ .....	315
OS ELÉCTRICOS EM LISBOA.....	317
NOTAS DE VIAGEM — VI — Moscow — Uma estação infernal — O Trans-iberiano — Como se vive em viagem.....	317
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Aclimatados — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	318 e 319
COMÉRCIO PORTUGUÊS .....	320
LINHAS PORTUGUEZAS — Linhas do Estado — Companhia Real — Foz Tua a Mirandela — Viação no Funchal — Trabalhos agrícolas — Lourenço Marques — Malange — Viação em Loanda e Lunda — Loanda a Ambaca — Swazilândia — Mormugão.....	320
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Inglaterra — Estados Unidos — Senegal — Etiópia .....	321
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração .....	321
NOTAS VARIAS .....	322
AVISOS DE SERVIÇO .....	323
ANNUNCIOS .....	324
HORÁRIO DOS COMBOIOS .....	325
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	326

## Navegação interior

A importância económica das vias de navegação interior, que entre nós tem passado, por assim dizer, despercebida, continua a merecer a atenção dos governos dos principais estados da Europa e a preocupa os engenheiros que mais se ocupam de hidráulica fluvial.

Este importante ramo da engenharia foi dos que mais interessou o último congresso de navegação que teve lugar no ano último em Düsseldorf. Ali demonstraram-se, com notável nitidez, as vantagens que resultam para o comércio nacional e internacional dos trabalhos destinados à abertura de canais marítimos e de navegação interior.

A resolução deste problema encontrou na Alemanha

a protecção do sabio e solícito imperador Guilherme II, começando-se ali pela construção do canal de Dortmund a Ems, havendo todas as probabilidades de transformação da rede de vias navegáveis d'aquelle paiz, e a sua ligação com as redes semelhantes dos países limitrophes. Por tal modo, dentro em pouco tempo, as mercadorias poderão atravessar em barco da Ásia para a Europa, e transitar nesta parte do mundo sem auxílio dos caminhos de ferro. Foram estas as aspirações de alguns dos membros do Congresso.

Estamos, de certo, longe de tal desideratum, ainda que a navegação interior é um dos mais naturais e económicos meios de transporte que desde tempos remotos tem merecido a atenção dos povos mais cultos.

Na Hungria, no século XVIII, construiram-se os canais da Bega e de Francois, e elaborou-se uma série de projectos, de que ainda hoje oferece interesse o canal de juncção entre o Danubio e o Tisza, que aproxima de 600 quilómetros o vale d'este rio de Budapest, e o canal de Vukovar-Samáez, que encurta de 400 quilómetros a via fluvial que conduz a Fiume.

Apesar da iniciativa e do grande incremento que tomaram as vias ferreas no século XIX, vê-se que durante aquele século, e principalmente na sua última metade, a regularização das redes fluviais não foi posta de parte pelos governos de alguns países.

Desde 1885 a Hungria consagrou anualmente quantia superior a oito milhões de coroas para tornar navegáveis as partes mais importantes das suas vias fluviais que já atingem uma extensão de 3.800 quilómetros.

Além da regularização do Danubio e do Tisza, melhoraram também o curso dos rios Drave e Save e pensam em tornar navegáveis os principais afluentes destes rios com o emprego de barragens móveis. Com isto e com a canalização de outros rios e abertura de canais, pensa o ministério da agricultura d'aquelle paiz aumentar o número acima referido da rede fluvial de mais 2.000 quilómetros.

Para realizar tais aspirações contribue a pequena acidentação do solo numa grande parte da Hungria.

Se attendermos também às vastas redes de canais e de rios navegáveis da Inglaterra, da França, da Bélgica, etc., não nos deverá restar dúvida que, apesar do grande incremento que tem tomado as linhas ferreas naquelas países, não se desconhece a importância dos canais para o transporte de mercadorias.

Entre nós, ao contrário d'isto, até os rios que naturalmente eram e ainda são navegáveis, jazem abandonados, tornando-se cada vez mais difícil a sua navegação.

Que os poderes públicos se convençam que a riqueza pública não se fomenta exclusivamente com vias ferreas, e que, bem pelo contrário, é do aproveitamento de todas as forças productivas que depende o engrandecimento d'un paiz.

C. C.

# Legislação estrangeira

## SUISSA

### Duração do trabalho nas empresas de transporte

Foi publicado na folha oficial suissa a lei sobre o regimen de trabalho na industria dos transportes, que deve começar a vigorar em 1 de outubro. E' a seguinte:

**Art. 1.<sup>o</sup>** São submettidas a esta lei as empresas de vias ferreas, e de navegação a vapor, a administração dos correios e dos telegraphos, comprehendendo a dos telephonios e as outras empresas de transporte e de comunicações concedidas pela Confederação ou exploradas por ella directamente.

A lei applica-se ás pessoas que teem obrigação de dar todo o seu tempo ou a maior parte do seu tempo ao serviço d'exploração d'estas empresas.

São exceptuadas as disposições da lei sobre as fabricas.

**Art. 2.<sup>o</sup>** O tempo de trabalho efectivo dos empregados e operarios não deve ultrapassar 11 horas por dia. O conselho federal pôde ordenar uma reducção neste tempo quando as circumstancias especiaes tornem essa reducção necessaria.

**Art. 3.<sup>o</sup>** E' fixada em 10 horas a duração do descanso ininterrupto, pelo menos para o pessoal que circula nas locomotivas e nos comboios, em 9 horas para o restante. Este descanso de 9 horas no minimo pôde reduzir-se a 8, quando o empregado habite num edificio da empresa situado na proximidade do logar em que trabalha.

E' permitido reduzir a 8 horas o descanso de 10 e de 9 quando o exigirem as circumstancias, ou quando fôr possivel conceder aos empregados descansos maiores no seu domicilio, contanto que possam gosar um descanso de 10 ou de 9 horas de tres em tres dias em média.

O dia de trabalho será dividido em duas partes proximamente eguaes por um descanso de uma hora pelo menos. O descanso deve quanto possivel ser susceptivel de se gosar no domicilio.

**Art. 4.<sup>o</sup>** O tempo de presença durante 24 horas é fixado em 14 horas para o pessoal das machinas e dos comboios, em 12 horas para as mulheres guardas-barreiras, e para o resto do pessoal em 16 horas se habitar num edificio da empresa situado na proximidade do local do trabalho e em 15 horas no caso contrario.

As horas de presença fixadas em 14 e 15 pôdem ser elevadas a 16 quando o exigam circumstancias particulares, com a condição porém que as horas de presença não ultrapassem a média de 14 ou 15 durante tres dias seguidos.

**Art. 5.<sup>o</sup>** E' prohibido empregar mulheres no serviço seguido de noite, isto é, das 11 horas da noite ás 4 da manhã. Exceptua-se o serviço de telegrapho, telephonios, guarda ou vigilancia de gabinetes de tocador, limpeza e serviços da mesma natureza.

Abstrahindo das guardas de noite, qualquer empregado não pôde ser ocupado em serviço nocturno mais de 14 dias por mez.

O trabalho nocturno, ou das 11 da noite ás 4 da madrugada, deve ser pago com um aumento de 25 %.

**Art. 6.<sup>o</sup>** Os funcionarios, empregados e operarios terão durante o anno 52 dias livres, convenientemente repartidos, de modo a coincidirem 17 com domingos.

A suspensão do trabalho é de 24 horas. Será prolongada com 8 horas, pelo menos, se não tiver sido precedida, sem intervallo cu com pequeno intervallo, do repouso ininterrupto exigido no art. 3.<sup>o</sup>

Deve terminar por um repouso de noite e ser fixada de modo a permitir que o empregado possa gosar-o no seu domicilio.

**Art. 7.<sup>o</sup>** Todos os funcionários, empregados e operarios das empresas de transporte e de comunicações teem direito a uma licença de 8 dias seguidos, tirados dos 52 dias de repouso por anno.

Depois do 9.<sup>o</sup> anno de serviço ou de 33 annos d'idade, o pessoal dos caminhos de ferro principaes teem direito a esta licença além dos 52 dias de repouso. A licença terá mais um dia por cada 3 annos a mais de serviço. Depois de 10 annos de serviço o numero de dias de repouso por anno, comprehendida a licença seguinte, é elevada a 60 dias para todos os demais funcionários, empregados e operarios das empresas de transporte e de comunicações.

Os annos de serviço contam-se desde a entrada para o serviço d'uma empresa de transporte e de comunicações, submettida ás disposições da presente lei.

Nenhuma reducção pôde ser feita nos salarios ou ordenados em virtude das licenças garantidas pela presente lei.

**Art. 8.<sup>o</sup>** Quando não possam ser utilizados nos seus domicilios os descansos exigidos no art. 3.<sup>o</sup> e quando tenham de comer no logar do trabalho, devem as empresas pôr á disposição do pessoal instalações aquecidas e munidas de apparelhos para aquecer a comida, a não ser que haja nisso dificuldades particulares.

Em geral, os logares destinados aos funcionários, empregados e operarios para alojamento ou para abrigo durante as horas de descanso devem apresentar todas as condições de salubridade necessarias á saude do pessoal, ser aquecidos e oferecer um certo conforto.

**Art. 9.<sup>o</sup>** E' prohibido o serviço de mercadorias no domingo e nos dias santificados geraes: Anno Bom, Quinta-feira Santa, Ascensão e Natal. O transporte de mercadorias e de gado em grande velocidade pôde todavia fazer-se.

Os cantões pôdem estabelecer além d'isso 4 dias de festa por anno em que fica interdicta a recepção e a entrega de mercadorias de pequena velocidade.

**Art. 10.<sup>o</sup>** O conselho federal fica auctorizado a delegar por medidas excepcionaes as disposições d'esta lei em circumstancias especiaes.

**Art. 11.<sup>o</sup>** O conselho federal fará fiscalizar a execução da presente lei pelos orgãos especiaes do departamento dos correios e caminhos de ferro. Para facilitar esta fiscalização, o pessoal terá cadernetas de serviço. O conselho federal publicará as prescripções necessarias no regulamento.

**Art. 12.<sup>o</sup>** As contravenções d'esta lei serão punidas pelos tribunaes cantonaes com a multa que pôde elevar-se a 500 fr., e, em caso de reincidencia, 1.000 fr. A penalidade applica-se ainda mesmo que o empregado declare renunciar ao repouso garantido pela lei.

**Art. 13.<sup>o</sup>** Esta lei revoga a de 27 de junho de 1890 relativa á duração do trabalho em exploração dos caminhos de ferro e a lei complementar de 22 dezembro de 1890 relativa a administração dos telegraphos.

**Art. 14.<sup>o</sup>** O conselho federal fica encarregado de promulgar os regulamentos de execução necessarios.

**Art. 15.<sup>o</sup>** O conselho federal fica incumbido, em harmonia com as disposições da lei federal de 27 de julho de 1874 relativa as votações populares das leis e decretos federaes, de publicar a presente lei e de fixar a época em que ella entre em vigor.

## Nomeações

Saiu no nosso numero anterior que o sr. engenheiro Luciano de Carvalho tinha sido nomeado adjunto á direcção, quando devia ter-se dito que fôra nomeado sub director. Isto mesmo se deprehendia da segunda parte da noticia.

Pela mesma occasião foi promovido a chefe da repartição da secretaria geral o zeloso e intelligente funcionario sr. Carlos Lamarão.

## PARTE OFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

##### Repartição de Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a exposição da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes relativamente á função a que é destinada a estação de Setil, na ligação da linha ferrea de Vendas Novas a Sant'Anna com as linhas de norte e leste, considerando que a referida estação satisfaz ás necessidades da exploração, tanto na ligação da referida linha para o lado de Reguengo como para o lado de Sant'Anna: ha por bem ordenar que se aceite a estação de Setil para o serviço commun das ligações da linha de Vendas Novas a Sant'Anna com a linha de leste para o sul e para o norte, ficando a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes dispensada da constituição de outra estação para aquelle fim, com a condição, porém, de que da posição da referida estação não resultara para o trâfego de ou para o lado norte accrescimo algum de encargos em relação ao percurso correspondente á ligação directa para o mesmo lado.

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

Paço, em 28 d'agosto de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'aquelle linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1903 (2.º semestre do anno economico de 1902-1903) na importancia de 16:244\$571 réis:

Ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 27 do corrente mez, aprovar a referida liquidação e ordenar:

1.º Que seja paga á mencionada companhia a quantia de réis 16:244\$571, como liquidação da quantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos no 2.º semestre do anno economico de 1902-1903;

2.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha.

Paço, 31 de agosto de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro d'esta linha, referente ao segundo semestre do anno economico de 1902-1903 (1 de janeiro a 30 de junho de 1903), na importancia de 186:881\$838 réis, e tendo em vista o disposto na portaria de 18 de maio ultimo, que fixou em 12\$272 réis a quantia a descontar nesta liquidação, em virtude da medição definitiva da mesma linha:

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 27 do corrente, aprovar a referida liquidação e ordenar que á mencionada companhia seja paga a quantia de 186:869\$566 réis, diferença entre a importancia da citada liquidação e a fixada na portaria de 18 de maio do corrente anno.

Paço, em 31 de agosto de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente um novo projecto, datado de 13 de julho findo, de ampliação da estação de Coimbra (cidade), em substituição do de 7 de fevereiro do corrente anno, aprovado por portaria de 27 de junho ultimo:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Su-

perior de Obras Publicas e Minas de 13 do corrente, aprovar o referido projecto e bem assim autorizar que a area de 162 metros quadrados já cedidos pela citada portaria de 27 de junho seja elevada a 254 metros quadrados, necessarios para a mencionada ampliação.

O que se communica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 31 de agosto de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

##### Repartição do Pessoal

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento com data de 31 de dezembro do anno findo, do 2.º e 3.º lanços do prolongamento da linha do sul do Barreiro a Cacilhas, elaborado pelo engenheiro subalterno de 1.ª classe, Manoel Francisco de Costa Serrão: ha por bem mandar louvar o referido engenheiro, pelo estudo e proficiencia revelados em tão notável trabalho.

Paço, em 11 de julho de 1903.—Conde de Paçô-Vieira

### Direcção Geral do Commercio e Industria

##### Repartição do Commercio

Attendendo ao que me representou o Conde de Paçô-Vieira: hei por bem conceder-lhe a exoneração do logar de membro efectivo do conselho de administração da sociedade Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, para que havia sido nomeado por decreto de 19 de junho de 1901.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 25 de julho de 1903.—REI—Conde de Paçô-Vieira.

Para cumprimento do disposto no § 3.º da base 13.ª annexa á carta de lei de 29 de agosto de 1889, e em harmonia com o estabelecido no artigo 26.º dos estatutos da sociedade anonyma de responsabilidade limitada, denominada «Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares» aprovados por alvará regio de 4 de dezembro d'aquelle anno: hei por bem nomear o Visconde de Guilhomil para membro efectivo do conselho de administração da sociedade anonyma «Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares» no logar vago pela exoneração concedida ao Conde de Paçô-Vieira, por decreto d'esta data.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 25 de julho de 1903.—REI—Conde de Paçô-Vieira.

Para cumprimento do disposto no § 3.º da base 13.ª, annexa á carta de lei de 29 de agosto de 1889, e em harmonia com o estabelecido no artigo 26.º dos estatutos da sociedade anonyma de responsabilidade limitada, denominada «Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares», aprovados por alvará regio de 4 de dezembro d'aquelle anno:

Hei por bem nomear Victorino Teixeira Laranjeira para membro efectivo do conselho de administração da sociedade anonyma denominada «Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares», no logar vago pelo falecimento de Eduardo da Silva Machado.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 25 de julho de 1903.—REI—Conde de Paçô-Vieira.

### Caminhos de Ferro do Estado

##### Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o ante-projecto do 1.º lanço do caminho de ferro de Ponte de Sôr, compreendido entre Evora e a Senhora da Graça do Divor, na extensão de 13.789m,70: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 20 do corrente, aprovar o referido ante-projecto e mandar elaborar o respectivo projecto definitivo, em harmonia com as conclusões do mencionado parecer.

Paço, em 28 de agosto de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente o projecto, datado de 23 de julho ultimo, de uma variante entre os perfis 315 e 372

do lanço da Fuzeta a Tavira, do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, na extensão de 1.234<sup>m</sup>,79: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 27 de agosto findo, aprovar o referido projecto, sendo consequentemente elevado o orçamento de todo o lanço da linha ferrea entre Fuzeta e Tavira, comprehendida a ponte de Tavira, a 235.370<sup>000</sup> réis.

Paço, em 6 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, tendo em vista a necessidade de activar quanto possível os trabalhos de construcção do prolongamento da linha do sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio: ha por bem determinar que se proceda imediatamente ás necessarias expropriações para a execução do projecto, aprovado pelas portarias de 16 de fevereiro ultimo e 6 do corrente mez, do lanço entre a Fuzeta e Tavira, comprehendendo a ponte de Tavira, e que se abra concurso para a construcção da infrastructura por empreitadas parciaes, fixando-se para a execução dos trabalhos os prazos mais curtos que a sua natureza comportar.

Outrosim determina o mesmo Augusto Senhor que se active a elaboração do projecto dos lanços do mesmo prolongamento além da ponte de Tavira.

Paço, em 10 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, attendendo á conveniencia de activar quanto possível os trabalhos de construcção do primeiro troço da linha da Regua a Chaves, comprehendido entre a Regua e Villa Real, ordenados por decreto de 18 de fevereiro do corrente anno, determina que seja desde já aberto concurso para a construcção de parte da infrastructura e referida linha não adjudicada, fixando-se os prazos mais curtos que a natureza dos trabalhos comportar para a sua rapida execução.

Determina ainda o mesmo Augusto Senhor que sem perda de tempo se proceda ás necessarias expropriações.

Paço, em 10 de setembro de 1903.—Conde de Paçô Vieira.

Senhor.—Encontra-se ha annos em exploração provisoria a estação central do Porto, tendo prosseguido as obras para a construcção da plataforma, hoje quasi concluidas. O serviço de passageiros e recovagens faz-se em condições impropias da importancia da cidade e faltam as installações necessarias para se poder addicionar áquelle o serviço de pequena velocidade, que ha de augmentar consideravelmente o rendimento da estação.

Depois de prolongados estudos, subordinados a diferentes programmas e submettidos á apreciação das estações consultivas competentes, foi aprovado por portaria de 16 de maio ultimo o projecto do edificio de passageiros, caes, linhas e cobertura da estação, que permitirão assegurar ao publico a devida commodidade de serviços e facilidade de acesso, numa installação definitiva de boas linhas architectonicas e digna do local em que tem de ser feita.

Foi adiada a execução do projecto até que se pudesse contar com os recursos precisos sem prejuizo de outras construcções em andamento.

Tendo chegado o momento opportuno, espero que Vossa Majestade se dignará sancionar o presente projecto de decreto que vae satisfazer ás vivas aspirações da cidade do Porto, desde muito e insistentemente manifestadas.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 10 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas Commercio e Industria: hei por bem determinar que se proceda, nos termos da lei de 14 de julho de 1899, á immediata construcção por empreitadas parciaes da estação central do Porto, em harmonia com o projecto e orçamento aprovados por portaria de 16 de maio ultimo, devendo-se fixar para a execução das diversas empreitadas o minimo prazo compativel com a natureza dos trabalhos a efectuar.

O referido Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 10 de setembro de 1903.—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

Senhor.—O grande desenvolvimento que tem tido o trafego das linhas ferreas do paiz está fazendo sentir quotidianamente a necessidade de melhorar as condições de serviço da estação de Campanhã, já hoje insuficiente para o movimento, a despeito da incontestavel diligencia e boa vontade do pessoal.

Na impossibilidade de a alargar, que resulta da sua situação, ocorreu ha muito o alvitre de estabelecer nova estação subsidiaria da de Campanhã, onde se possa fazer desafogadamente o deposito e classificação de vagons, estacionamento, composição e decomposição de comboios, e que de futuro seja tambem a origem da linha de circunvalação do Porto até Leixões.

É inadiavel a execução de tão util melhoramento. Existe projecto aprovado. Póde-se contar com os recursos precisos.

Espero pois que Vossa Majestade se dignará aprovar o projecto de decreto que determina a construcção da estação de Contomil, ligada pela segunda via com a de Campanhã.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 10 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem determinar, nos termos da lei de 14 de julho de 1899, que se proceda á immediata construcção da estação de Contomil, subsidiaria da de Campanhã, ao kilometro 2,5 da linha do Minho, em harmonia com o projecto e orçamento aprovados por portaria de 16 de maio ultimo.

O referido Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 10 de setembro de 1903—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

Senhor.—No relatorio da proposta de lei de 24 de abril ultimo, por mim apresentada á Camera dos Senhores Deputados tive ensejo de enumerar as linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado que mais convém construir, de aquilatar a importancia do troço da linha de Evora comprehendido entre a actual estação de Estremoz e Villa Viçosa. Mostrei igualmente que nentum obice legal se oppõe á sua construcção.

Permita-me Vossa Majestade que reproduza os argumentos em que se baseavam as affirmações feitas acerca da conveniencia e oportunidade da construcção d'aquelle linha.

«Mede 23 kilometros e está orçada em 300.000<sup>000</sup> réis. Traz, a 169 kilometros de Lisboa, ás linhas em exploração o tributo do seu trafego, proveniente dos ricos e populosos concelhos de Estremoz, Borba, Villa Viçosa e Alandroal, que offerecem subsídios valiosos.

«Nenhum obstaculo legal se oppõe á sua construcção. Não sendo, com effeito, a linha de Evora — que tem por pontos extremos Casa Branca e Elvas — parallela ao troço da de Leste comprehendido entre o Entroncamento e Elvas, assiste ao Governo o direito de a prolongar para dentro da zona de 40 kilometros garantida á Companhia Real pelo artigo 34º do contrato de 12 de setembro de 1859, aprovado por carta de lei de 5 de maio de 1860, direito expressamente reservado no artigo 35º do mesmo contracto. Não pôde ser invocada em contrario a portaria de 9 de abril de 1862, acto gracioso e suspensivo apenas do exercicio de esse direito, determinado pelas apprehensões de então acerca do desvio do trafego internacional sobre Lisboa. Nem uma simples portaria pôde revogar as clausulas de um contracto aprovado por uma lei, nem as circumstancias são as mesmas depois da construcção das linhas de Caceres, da Beira Alta e da Beira Baixa. Demais, a portaria, quando se lhe attribuisse valor juridico, que não tem, não pode prevalecer contra as cartas de lei de 6 de maio de 1878 e 23 de março de 1883, as quaes prescreveram o prolongamento da linha de Evora até a linha de Leste, entre os pontos que fossem escolhidos no projecto, e, revogando a legislacão em contrario, derogaram, *ipso facto*, a citada portaria.

«O accordão de 7 de agosto de 1880 do tribunal arbitral encarregado de julgar a reclamação relativa á construcção do troço da Pampilhosa á Figueira, que era capitulado de parallelo á linha do Norte, fixou os caracteristicos da linha parallela, que não pôde ser construida dentro das zonas privilegiadas, definindo como tal «a linha que dentro da zona de exploração de outra segue seu percurso total, a mesma direccão d'ella». Judiciosamente se pondera no referido accordão que «pôde uma linha seguir em sentido paralelo a outra uma certa extensão, e todavia ser considerada como linha divergente, porque a identidade das direccões geraes das linhas é que determina o parallelismo».

«E' pois indiscutivel o direito do Governo a prolongar até Villa Viçosa uma linha que converge para a de Leste para entroncar nela. E desde que por motivos de ordem economica a construcção do lanço de Estremoz a Villa Viçosa se justifica, nenhum motivo ha para adiar».

Foi transformada em lei de 1 de julho ultimo a referida proposta. Acham-se terminadas as negociações preparatorias de uma operação de credito que facilite a execução do plano traçado.

Espero pois que Vossa Majestade se dignará aprovar o projecto de decreto que tem por fim, determinando a immediata construcção do troço de Estremoz a Villa Viçosa, tornar o mais depressa possível em grata realidade o que era justa aspiração das

localidades a servir e será certamente valioso affluente das linhas em exploração.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, 10 de setembro de 1903.—Conde de Paçô Vieira.

Attendendo ao que representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem determinar, no uso da autorização conferida pelo n.º 1.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 julho do corrente anno, que se proceda á immediata construcção do troço da linha de Evora comprehendido entre a actual estação de Estremoz e Villa Viçosa, em harmonia com o projecto e orçamento approvados por portaria de 29 de novembro de 1902, devendo concorrer as camaras municipaes interessadas com os auxilios por elles offerecidos no uso da autorização que lhes confere a carta de lei de 14 de julho de 1899.

O referido Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 10 de setembro de 1903.—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

Senhor.—Por decreto de 27 de abril do corrente anno foi mandado abrir concurso, nos termos da base 5.º da lei de 14 de julho de 1899, para a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães e a Monsão e de Vianna a Ponte da Barca.

A densa população da região, a riqueza do seu solo, o consideravel movimento que se nota nas estradas que a atravessam, o intenso trafego das linhas comparaveis com as que faziam objecto do concurso, os valiosos auxilios que a citada lei assegura, as condições technicas estipuladas para baratear a construcção; tudo aconselhava o appello á iniciativa particular, que devia ser energica e tenazmente secundado pelos esforços dos povos beneficiados por tão grande melhoramento. Importava emprehender larga e insistente propaganda que fizesse vêr ao capital segura remuneração que em tal emprehendimento encontraria. Não sucedeu assim. Ficou deserto o concurso, mercê de multiplas circumstancias.

Convencido como estou de que não será porventura baldado novo appêlo á iniciativa particular, espero que Vossa Majestade se dignará autorizar a abertura de novo concurso com as clausulas do antecedente, sufficientes para garantir remuneração certa e satisfactoria ao capital, cumprindo aos interesses regionaes secundarem a acção de fomento do Governo.

Secretaria dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 10 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem determinar que se abra novo concurso, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, para a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, nos termos da base 5.º da lei de 14 de julho de 1899 e com as clausulas e condições do concurso mandado abrir por decreto de 27 de abril do corrente anno e approvadas por portaria de 6 de maio ultimo.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar, Paço, em 10 de setembro de 1903.—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

#### Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

##### Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimentos e exploração das industrias electricas, approvado por decreto de 28 de fevereiro de 1903, que estará patente na 2.ª Divisão da 2.ª Repartição da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, pelo prazo de quinze dias, a contar de 11 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa para a construcção de uma linha de tracção electrica na Avenida Ressano Garcia, entre a Avenida Duque de Avila e o Campo Pequeno.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto devem ser presentes na referida repartição. — O Engenheiro Inspector Geral, Paulo Benjamim Cabral.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Por só á ultima hora termos recebido as tarifas da Companhia Real que acompanham o presente numero não podemos, contra o nosso desejo, dar artigo circunstanciado sobre ellas, do que pedimos desculpa aos nossos estimaveis assignantes.

Prometemos no entanto suprir esta falta no proximo numero.

### Um almoço chinez

Referindo-se á viagem do nosso director, diz *O Dia-rio de Notícias* o seguinte:

«O nosso collega Mendonça e Costa, que anda viajando pelos paizes do oriente, foi recebido e obsequiado em Pekim pelo nosso encarregado de negocios, o sr. Gabriel d'Almeida Santos, por uma forma que muito honra aquelle funcionario que leva a comprehensão do seu dever de ser util aos seus compatriotas até um extremo de amabilidade que os penhora.

O sr. Santos acompanhou o nosso collega a vêr uma boa parte das curiosidades de Pekim, offereceu lhe na sua casa um luxoso jantar, e no restaurant chinez Yü Yuan (Jardim de Jada), o mais notavel restaurante da cidade, fez lhe servir um almoço, como curiosidade, em estylo chinez, cujo menu, tomado pela ordem por que os pratos eram servidos ou apresentados na mesa, foi o seguinte:

Marmelada; Nozes fritas; Nozes verdes geladas; Sementes de nenuphares; Raizes de lotus; Sementes de lotus; Uvas frescas; Pevides de melancia doiradas; Peces; Camarões em gelatina; Gelatina de gallinha; Ovos pôdras de Shangay; Fiambre de presunto; Castanhas d'agua; Maçãs; Passas de framboezas; Amendoas; Legumes verdes (3 sortes); Camarão com ervilhas; Sopa d'asa de peixe, Sopa de ninhos de andorinhas; Sopa de gallinha e likens (orelhas brancas); Fressuras de gallinha; Guizado de rebentos de bambú; Frituras de peixe; Peixe assado; Figados de pato; Tripas de carneiro; Sopa de aletria com likens; Pasteis de carne (massa crua); Pasteis doces com sementes de painço; Pato axarvado; Pão lobia; Sopa de cogumellos; Doces varios; Sopa de massa e prezunto; Legumes variados crus; Arroz cozido (sem sal); Caldo de gallinha amarella; Varios caldos para molhos; Vinho chinez e alcool chinez com essencia de rosa.

Tudo isto é apresentado na mesa simultaneamente, e de tudo se vão servindo os convivas sem ordem, com dois pauzinhos pretos de uns 25 centimetros, como lapis, com os quaes se toma o que se quer, ora d'un prato ora d'outro, segurando os dois pauzinhos entre os dedos da mão direita. Na esquerda tem-se uns pequenos quadrados de papel-palha, nos quaes se limpam os paus que servem sempre os mesmos.

Como apenas ha uns pires pequenos onde se lançam os restos, a baixella nunca é retirada nem substituida até o fim da comida.

As terrinas das sopas são pequenas e abertas, como fructeiras, os pratos dos outros acepipes são tambem de pé, pequenos como aneileiras.

Os vinhos veem em bules de metal e bebem-se por pequenas chavenas.

O chá é sem assucar e com elle se servem varias raizes e sementes para tirar o gosto da bocca.

Não é pelo chavão ordinario que diremos que o amphitrião foi de uma extrema amabilidade para com os

seus convidados, não só explicando lhes os nomes dos manjares e sua proveniencia, visto que não ha *menu* impresso, como incitando-os, pelo exemplo, a provar os varios acepipes, exemplo bem eloquente porque o distinto diplomata se dedica, com todo o interesse, ao estudo da China, fala perfeitamente a lingua do paiz e é, com justiça, considerado em distinto logar entre o corpo diplomatico estrangeiro.

## Os electricos em Lisboa

Tem dito toda a gente que as tarifas dos carros electricos lisbonenses estão caras e mal organizadas; tem-o reconhecido a camara, á qual, segundo as condições do contracto, assiste o direito de exame e approvação dos preços de transporte, o que implicitamente representa o direito de exigir as modificações que melhor harmonizem os interesses da companhia com os do publico, e para cumprir o seu dever, exercendo esse direito, ella tem lembrado á companhia que deve mandar-lhe as suas tarifas e horarios; mas, por motivos que são palpaveis, esta nunca se prestou a isso, e o chaos continua, e o publico não sabe — nem o pessoal, por vezes, sabe mais que o publico — quaes os preços que tem que pagar, e, a julgar pelo que nos succede, os jornaes recebem continuamente reclamações e perguntas a que não sabem nem pôdem responder.

Que o serviço dos carros electricos em Lisboa está caro, não ha a menor duvida, mas essa carestia só em parte pôde ser modificada, porque, em verdade se diga, o contracto não fixou coisa alguma que beneficiasse o publico; a camara que o fez praticou nesse documento verdadeiros crimes de lesa-cidade, descurou os deveres que esta lhe confiou. Mas está feito o contracto, a companhia pôde allegar que nelle fundou os calculos das suas receitas e por estas bitolou as despesas — e está no seu direito; não lh'o contestamos.

A camara, porém, a actual, que não tem culpa dos erros passados, não deve tambem descurar de exigir aquillo a que tem direito.

Dissémos que as tarifas estão caras e que difícil é barateal-as.

Com effeito, se as compararmos com as de mais de cem cidades do estrangeiro, cujo serviço conhecemos, e de que até, por curiosidade, temos conservada e classificada a collecção de bilhetes de tremvias electricos, achamos que a nossa capital figura entre as raras em que os preços d'estes serviços não são baratissimos.

Cidades ha em que elles descem ao minimo de 5 centimos, equivalentes aos nossos 10 réis. Essas são poucas, mas menos são aquellas em que a taxa minima é superior a 10 centimos, ou outra moeda que corresponde ao nosso vintem.

Nalgumas vae-se, por este preço minimo, a grandes distancias, como em Vienna d'Austria, em Munich, Berlim e outras; nas aglomerações em que as tarifas são menos economicas, o aumento faz se na redução do percurso da zona, não deixando, por isso, de haver sempre o preço de 10 centimos para os pequenos trajectos.

Ora é essa falta que mais queixumes origina entre nós.

A companhia poz em circulação, por seu livre alvedrio, carros a 20 réis do Conde Barão ao Intendente e Caminho de ferro, mas fel o com caracter provisorio que pôde acabar quando ella o entenda, em carros especiaes e apenas como competencia ao serviço que uma outra empresa mantem em concorrencia.

Esse preço vae, em redução, além do que poderia

razoavelmente exigir-se-lhe, mas não temos a agradecer-lhe, nem a ella nem á camara, a generosidade, pelo motivo que a explica.

Mesmo porque eguaes preços são os da empresa em competencia, utilizando esta a tracção animal, muito mais cara, e pagando o exorbitante e desonesto imposto de 500.000 réis por cada carro.

Não precisa a companhia de conselhos nossos, mas não desdenhará a commissão administrativa da camara ver aqui o parecer de quem, dentro e fóra do paiz, tem estudado e algo conhece do serviço de viação urbana.

Depois, temos que responder aos pedidos de varios consulentes para que emitamos parecer sobre as tarifas d'este serviço que tanto interessam aos habitantes da capital, e para que não nos alcunhem de sermos demolidores sem indicar como se melhora o que está mau e de melhoria é susceptivel, diremos como, em nosso entender, se poderiam organizar, d'uma forma logica e justa, as tarifas dos carros electricos.

A divisão do percurso em pequenas zonas impõe-se; mas é mister que ella não represente uma redução tal que a companhia, cujo bom serviço somos dos primeiros a reconhecer, soffra com isso um prejuizo importante nas suas receitas; antes fazendo a só com o fim de chamar aos carros os passageiros que hoje deixam de utilizarlos para pequenos trajectos.

Exemplificaremos com as carreiras de maior movimento, a de Algés e as de circulação.

A primeira, subdividil-a hiamos, a partir do alto da Avenida, nas seguintes zonas:

- 1 Rua das Pretas.
- 2 Terreiro do Paço.
- 3 Santos.
- 4 Santo Amaro.
- 5 Junqueira.
- 6 Belem.
- 7 Algés.
- 8 Dafundo.

O preço para uma zona seria de 20 réis, aumentando 10 réis mais por cada zona, o que dava o total de 90 réis, como hoje.

Os bilhetes seriam simplificados por meio de talões com os 8 preços, cortando-se pelo talão que indicasse o custo da passagem; um pequeno punção serviria para o cobrador marcar nelle, e em casas apropriadas, os dois pontos extremos para que o bilhete era vendido.

Por exemplo: um passageiro entra no Rocio para Alcantara; o cobrador corta o bilhete dando-lhe o talão que indica 40 réis e punçõa os titulos Rua das Pretas e Santo Amaro.

E' simples, pratico e rapido.

Nas carreiras de circulação fariamos alteração maior.

Em vez dos titulos Principe Real e Rato, o primeiro dos quaes se presta a confusões, adoptariamos para aquella o titulo de «Circulação A.» que designa que é serviço pela Avenida.

A' carreira do Rato dariamos o titulo de «Circulação B.» como indicação de que segue pelo Conde Barão e por S. Bento, e limital-a-hiamos ao circulo desde o Caes do Sodré.

Ligando a estas duas uma terceira carreira, creariam a de «Circulação A. B.» indo pela Avenida ao Rato e descendo pelo Conde Barão.

As zonas seriam: para a A. Terreiro do Paço, Rua das Pretas, Alexandre Herculano, Principe Real, Caçôes, Terreiro do Paço.

Assim com o preço de 20 réis para uma zona e 10 réis para cada uma seguinte, teríamos os preços actuaes, facilitando os pequenos trajectos.

A B. seria Conde Barão Mercado, Rato, Principe

Real, Camões, Conde Barão; os mesmos principios e resultados.

A A. B. seria: Terreiro do Paço, Rua das Pretas, Herculano, Rato, Mercado, Conde Barão, Terreiro do Paço.

O preço total ficaria em 70 réis, sendo hoje 80 réis, preço que a tarifa diz «volta completa» o que bem indica que se pôde tomar o carro em qualquer ponto e voltar ahi, mas que na companhia uns entendem assim, outros d'outra maneira.

Esta nova carreira é de extrema necessidade, encurtando o trajecto e o tempo, da cidade baixa para o Rato e arredores, sem necessidade de dar a volta pelo Conde Barão.

Quem hoje quer ir da Avenida para o Rato tem que pagar 70 ou 80 réis segundo o itinerario que tomar, o que é carissimo, do que resulta que se contenta em ir até S. Mamede e fazer o resto do percurso a pé.

Ora o serviço dos electricos não se estabeleceu para o publico andar a pé, mas de carro.

Outra circulação poderia ser estabelecida, que designariamos I. para o Arco do Cego, fazendo as zonas do Rocio a Intendente, Resgate, Santa Barbara, Arco do Cego, Duque de Saldanha, Alto da Avenida, Rua das Pretas, Rocio e vice-versa, facilitando aos que querem ir dos lados da Avenida para as zonas do Intendente etc.

Adoptado este sistema em geral de pequenas zonas, a companhia poderia bem suprimir os bilhetes de correspondencia e o seu serviço de «carros do povo» que nem tem a significação do seu titulo, porque para o povo especialmente são todos estes serviços de viação, e ai das companhias se elles só servissem para as classes mais graduadas da sociedade.

## NOTAS DE VIAGEM

### VI

#### Moscow — Uma estação infernal — O Transsiberiano — Como se vive em viagem

Agora que já lhes disse como se vae de Lisboa a Pe-kim, — e já o sei por experienca, porque estou de volta, não ainda em caminho de Lisboa, pois que, visto que cheguei a tão distantes terras, melhor é visitar varios paizes que me ficam proximos — retomarei a descrição da viagem para mais detalhadamente me referir ás impressões, boas ou más, que esperam o viajante numa excursão d'estas.

De S. Petersburgo a Moscow a linha ferrea não tem interesse algum pelos seus panoramas, mas tem um grande valor historico, por ser a primeira linha ferroviaria da Russia, e pelo facto notavel que se ligou á sua construcção — a vontade energica de Nicolau I.

Foi o caso que, tendo este imperador resolvido, no fim da primeira metade do seculo passado, que se construisse aquella linha, extranhou que os seus ministros demorassem a execução e, chamando-os, com os engenheiros, a uma conferencia, sabendo então que a causa da demora era a divergência de opiniões sobre o traçado. Queriam uns que a linha fosse pela esquerda, servindo Nowgorod e Rjevo; outros que inflectisse para a direita, por considerações de estrategia.

Então Nicolau, não podendo congraçal-os, tomou uma regua e um lapis e acertando aquella nos dois pontos extremos sobre a carta, S. Petersburgo e Moscow, traçou uma linha recta e disse aos seus engenheiros:

Eis o traçado da linha; é por aqui que eu quero que se faça.

Não havia mais senão obedecer; a linha foi construida em recta em quasi todo o percurso e as suas pequenissimas curvas são logo compensadas, de forma a não lhe tirar a sua orientação. De uma cidade se poderia ver a outra, a 644 kilometros, se houvesse lente para isso.

Esta distancia percorre-se em comboio rapido durante a noite, saindo-se de S. Petersburgo ás 8 da noite e chegando a Moscow ás 9 da manhã, isto é, uma velocidade de 50 kilometros.

O mais commodo é tomar, com antecedencia, logar no vagon leito que custa apenas 2 rublos pagando bilhete de 2.<sup>a</sup> que, com o supplemento do comboio rapido, custa 14,70 rublos, total 16,70 rublos, uns 8\$350 da nossa moeda.

De Moscow reservo-me para falar quando, á volta me demorar nessa cidade, onde apenas, no dia que lá passei, pude ver o Kremlim e pouco mais. Notei a sua antiguidade, o mau calcetamento das ruas, os maus trens e tremvias, nos quaes ha uma novidade: servem os logares da imperial só para homens.

Como disse, o comboio sae ás 8 da noite, e já ás 6, no hotel, me apressavam para partir. Um pouco intrigado com tal pressa, fui informado de que «sempre era bom» ir com antecedencia.

Na estação tive a demonstração pratica de que o conselho era razoavel.

Caso para pasmar, na bilheteira o serviço é feito com tal morosidade que parece que o pessoal nunca vendeu bilhetes.

E' facto que o sistema é complicadissimo; cada passageiro de comboio rapido tem que tomar tres bilhetes, sendo um o de passagem, outro o chamado supplemento de velocidade e outro o que lhe assegura o logar que deve ocupar no trem.

Está-se vendo que tudo isto podia reunir-se num só bilhete, mas enfim, cada qual administra as suas linhas como entende. Pena é que o publico seja a victima, tendo que esperar que o bilheteiro tire um bilhete de cada armario, corte o do comboio, que é no genero de coupons de distancia, como se usa nos supplementos das nossas linhas de Cintura e Cintra, veja nas tarifas os respectivos preços (que não sabe de cór), faça a operação da somma por meio de umas contas de pau enfiadas num arame, — sistema chinez de sommar que ninguem deixa de empregar na Russia embora tenha que receber uma quantia infima — e ainda, como homem prudente, confira a conta a lapis num papel.

Quer dizer, o bello quarto de hora para cada passageiro.

E se fosse só essa a demora... Passageiro que já tomou na companhia dos vagons-leitos o seu bilhete de logar vê, com surpresa, que na bilheteira lhe impõem outro e lh'o querem fazer pagar. Se mostra o bilhete já tomado é motivo para grandes surpresas e demorada leitura e exame, e como os bilhetes dos *vagons-lits* são em francez e escriptos à la diable, imagine-se que novas lucubrações para aquelle bilheteiro e que demora para o passageiro infeliz e os que se lhe seguem á espera de que lhe vendam bilhetes.

Previno, pois, o excursionista que tenha que comprar bilhetes, para que leve bem sabida a importancia que tem que pagar e o bilhete que deve receber, e se acaso não souber a lingua russa, é indispensavel fazer-se acompanhar por um interprete, porque nas bilheteiras (excepto na de S. Petersburgo onde ha um individuo que fala lindamente o idioma de Victor Hugo) não se fala senão o russo e mesmo uma dama que apparece na

de Moscow a fingir que fala aquella lingua custa mais a perceber do que o pobre chinez que me puxava o *richtchar* em que passeei por Pekim. Ha em frente da bilheteira um kiosque de informações a cargo de uma respeitavel anciã, mas essa só entende de horas de partidas e chegadas, itinerarios para varios pontos, não de preços de bilhetes.

Assim, pois, quem não tiver muita pratica de caminhos de ferro ou não fôr muito prevenido e sabendo bem a lingua, arrisca-se a pagar caro ou a perder o comboio.

Isto com o accessorio de um enxame de carregadores que não nos largam pedindo o bilhete para despatchar a bagagem, levando os volumes de mão cada um para seu lado (ou, pelo menos, tentando leval-os); eis porque no hotel me aconselhavam a vir para a estação com duas horas de antecedencia.

A estação é enorme e elegante, toda illumidada a luz electrica e toda regoritando de gente em movimento.

Illuminada, disse, ás 8 horas da noite. E' que, tendo descido 4 graus de latitude, foram-se as lindas noites illuminadas de S. Petersburgo; em Moscow, ás 8 e meia da noite, é noite perfeita, escura.

Os comboios que fazem o serviço do Transsiberiano são, um da companhia dos vagons-leitos, por semana, e tres dos caminhos de ferro russos.

Aquelle em que fiz a viagem de ida, tencionando fazer nos outros a de volta, é um bello trem, composto de tres carruagens-leitos com lavatorio em cada dois compartimentos, um salão restaurante e cozinha, e um vagon que se divide em compartimento para bagagens, outro para o motor electrico que produz a corrente para todo o comboio; outro que forma uma bella casa de banho com vasta banheira e todas as commodidades. Está neste, accommodada num armario, uma pequena biblioteca de obras interessantes de literatura e historia em frances, allemão e russo. Cá fóra, no restaurante, ha ainda muitas illustrações e jogos diversos á disposição dos passageiros. As refeições são por preços economicos: o almoço ás 11 horas, constando de dois pratos, como é costume russo, mas bem servidos, custa 1 rublo; o jantar, de sopa, duas entradas e um doce, rublo e meio. As bebidas tambem não são caras. O banho completo custa rublo e meio.

A continuação da viagem, durante muitos dias, generaliza as conversações entre os passageiros; trava-se conhecimento, trocam-se impressões de viagem, formulam-se projectos, e quando o trem pára nas estações, todos veem para as plataformas passear, tirar photographias, numa quasi que amizade muito agradavel. Eis o que é a vida no transsiberiano.

## PARTÉ FINANÇEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro  
Meridionaes

Anuncia-se que foram sorteadas no dia 5 de setembro de 1903, para amortização, as obrigações n.ºs 674, 3.602, 4.353, 4.762, 5.372, 5.732, 8.090, 8.294, 8.459, 8.947, 8.996, 10.346, 11.104, 12.133, 12.772, 13.003, 14.471, 15.366, 17.027, 17.157, 18.312, 18.462, 18.554, 19.226, 19.389, 19.428 e 19.479

O pagamento do coupon e das obrigações sorteadas effectuar-se-ha em Paris no Comptoir National d'Escompte, a partir de 1 de outubro de 1903.

Lisboa, 5 de setembro de 1903.— Os Administradores, Antonio Francisco da Costa Lima — Eduardo de Moser.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de setembro de 1903.

O convenio com os nossos credores externos é apreciado pela *Corporation of foreign bondholders* em termos favoraveis. Sabe-se que esta instituição financeira ingleza tem por fim velar pelos interesses dos capitais britânicos empregados em fundos estrangeiros.

Publica todos os annos um relatorio dos seus trabalhos e refere-se no ultimo que veiu a lume ao convenio de julho de 1902 como se refere ás dívidas de varias nações.

O *council* lamenta que Portugal não accordasse em condições mais favoraveis para os seus credores, mas reconhece que o credito do paiz melhorou.

E' bom registar estes dois factos.

\*  
E' curiosa a lista do premio do ouro na nação vizinha nos annos decorridos de 1899 a 1903.

	1899	1900	1901	1902	1903
Janeiro.....	30,00	28,60	37,32	35,00	34,50
Fevereiro.....	20,00	29,75	38,37	36,00	33,62
Marco.....	25,65	30,75	36,00	38,00	34,62
Abrial.....	19,70	29,20	36,02	37,75	35,85
Maio.....	22,70	27,50	37,00	37,45	36,75
Junho.....	22,70	26,25	39,12	36,75	36,85

A despeito das medidas tomadas para melhoria do cambio, mantém-se elevado o premio do ouro.

Nem o pagamento dos direitos da alfandega em ouro, nem a excepção dos retalhos ou *coupons* da dívida exterior como ouro, nem os syndicatos dos francos conseguem por enquanto diminuir este premio.

A exportação tem todavia augmentado, passando de 329.656.038 pesetas em 1901 a 378.490.738 em 1903, no primeiro semestre, mas a somma da importação e exportação diminue.

As crises levam tempo a esbater-se.

\*  
O anno agricola tem ido mal e não vai só mal em Portugal e nas suas colonias. Toda a Europa se queixa. Tanto em trigos como em vinho a colheita foi pouco lisongeira ou promette sel-o. A chuva e o frio comprometteram as colheitas cerealiferas no norte da Europa; as criptogamicas diminuiram notavelmente a perspectiva da colheita na vindima no centro e nas regiões de oeste. Só em França o prejuizo se reputa em muitos milhões.

Isto influe bastante porque haverá de se importar trigo e porque diminuem os recursos com que se compra esse trigo.

\*  
Mercado muito fraco.

Inscrições, que tinham animado um pouco, estacionaram um pouco tambem devido á abundancia de papel.

Os outros valores do estado, com excepção das obrigações de 1888 de 4% que tiveram procura extraordinaria, pouco movimento tiveram.

Acções do Banco de Portugal sem negocio, com vendedores.

As do Banco Ultramarino tiveram algum movimento, havendo sempre papel á venda.

As do Banco Commercial e Açores, pouco movimento por falta de papel.

Acções do Gaz foram muito procuradas, firmando-se um pouco.

Acções dos Tabacos, sem transacções.

Obrigações apenas as das Aguas, Prediaes, Ambacas e Ultramarinas de 6% tiveram algum movimento, abundando entretanto o papel.

Os valores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro tiveram movimento regular.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	43 3/16	43 1/8	Desconto no Banco
" cheque ..	42 13/16	42 11/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	660	668	No mercado.....
" cheque....	671	672	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	272	273	res.....
" cheque....	274	275	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	272 1/4	273 1/2	Premio da libra...
" cheque..	274 1/2	275 1/2	e
Madrid cheque ..	815	820	1#100

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	39,20	39,31	-	39,40	39,55	39,47	39,60	39,45	39,30	39,45	39,35	39,49	39,50	-	
" coupon	39,10	39,30	-	-	39,60	39,40	-	39,30	-	39,40	39,15	39,20	39,20	-	
Obrig. 4 0/0 1883.....	-	20.400	20.450	20.500	-	20.800	20.800	20.750	-	-	20.900	20.950	21.000	-	
" 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 0/0 1890 coupon....	-	49.400	-	49.400	49.300	-	-	-	-	-	49.500	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	58.200	-	58.400	-	58.300	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	-	-	58.400	-	-	58.100	58.500	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 0/0 externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	-	162.000	162.000	162.000	-	-	-	-	-	
" " Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" " N. Ultramarino..	-	-	-	-	117.000	-	116.800	116.800	116.800	116.800	-	-	-	-	
" Lisboa & Açores.	124.000	123.800	-	123.800	123.800	123.800	-	124.000	-	-	-	-	124.000	-	
" Tabacos coupon....	143.800	143.800	-	-	-	-	-	143.500	-	144.500	-	-	-	-	
" Comp. Phosphoros.	88.500	88.600	88.700	88.800	-	88.600	-	88.800	-	88.800	88.800	88.800	88.600	-	
" " Real.....	37.550	37.650	-	-	-	-	37.800	-	37.850	-	-	-	38.000	-	
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	-	94.000	-	-	94.000	94.000	-	-	-	-	-	-	-	
" " 5 0/0 .....	-	91.000	91.000	91.000	-	90.800	90.800	90.950	-	-	-	-	90.800	-	
" Comp. Phosphoros.	-	-	-	-	-	93.000	-	92.800	-	-	-	-	92.500	-	
" C. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81.000	82.000	-	
" " 3 0/0 2.º grau	-	42.300	42.350	42.400	42.400	-	-	-	-	-	-	42.500	42.550	42.550	-
" C. Nacional .....	-	-	-	74.200	-	-	74.300	74.300	74.300	-	74.000	74.000	74.000	-	
" Atravez Africa....	-	-	-	-	95.400	-	95.600	95.800	-	95.600	-	95.600	95.500	-	
Paris: 3 0/0 portuguez.....	30,80	30,80	30,90	30,90	31,10	31,15	31,05	31	31,05	31,40	31,30	31,15	-	-	
Acções Companhia Real....	167	167	-	-	169	169	-	170	170	169	170	170	-	-	
" Madrid Caceres.....	-	-	40	40.75	41	42	42.50	41.50	42.50	43	44.75	45	-	-	
" Norte de Hespanha..	200	202,50	202	207	208	212	208.25	210	212	215	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza....	328	328	327	334,50	337	341	337	340	343	346	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	-	168	168	169	-	175	172	170	174	175	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau	364	364	365	-	364	365	361,50	364,75	365	365	363,50	364	-	-	
" " " 2.º grau	190	190	190	-	190	-	190	-	190	190	-	192	-	-	
" C. Beira Alta.....	119,50	119,75	119,50	119	118,75	118,25	118	-	115	114	-	-	-	-	
" Madrid Caceres. ....	142	142	142,50	143	145,75	147,75	147	149	147,50	149,25	149,50	149,25	-	-	
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	366,50	363	363	364	365	366,50	366,50	365,50	364,25	366	-	-	-	-	
Londres: 3 0/0 portuguez.....	62	61,75	61,87	61,75	-	62	62	61,87	62	62	62	62	-	-	
Obrig. Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa....	-	84,25	84,43	84,75	-	84,93	-	-	84,88	84,93	84,93	-	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1903	1902	1903	1902	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
Antiga rede e nova não garantida....	612 Ag.	693	108.382.000	156.395	693	107.870.164	155.656	2.653.844.000	2.537.451.457	
	13 19	"	104.124.000	150.251	"	107.870.164	155.656	2.757.968.000	2.645.321.621	
	20 26	"	103.403.000	149.210	"	107.870.164	155.656	2.861.371.000	2.753.191.785	
Nova rede garantida.....	6 12	"	15.463.000	40.692	380	15.697.836	41.310	358.485.000	346.784.543	
	13 19	"	19.872.000	52.294	"	15.697.836	41.310	378.357.000	362.482.379	
	20 26	"	20.508.000	53.968	"	15.697.836	41.310	398.865.000	378.180.215	
Sul e Sueste.....	1 10	"	518	39.497.840	76.250	494	36.171.035	73.220	800.608.075	683.853.869
Minho e Douro.....	21 31 Jul.	358	46.627.386	130.244	358	40.490.284	113.101	741.603.017	736.243.963	
Beira Alta.....	30 5 Ag.	253	10.624.272	41.993	253	11.285.482	44.606	226.374.002	212.975.132	
	6 12	"	6.984.609	27.607	"	7.026.796	27.773	233.358.611	220.001.928	
	13 19	"	7.297.896	28.845	"	9.349.655	36.955	240.656.507	229.351.583	
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	16 22 Jul.	105	1.619.849	15.427	105	1.560.441	14.861	47.461.102	45.516.626	
	23 29	"	1.513.438	14.413	"	1.553.206	14.792	48.974.540	47.099.832	
	30 5 Ag.	"	2.207.178	21.020	"	2.022.791	19.264	51.181.718	49.122.623	
Guimarães .....	16 22 Jul.	84	2.222.310	65.362	34	2.300.070				

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Abril

	(Valores em mil réis)	
	1903	1902
Importação para consumo		
I — Animaes vivos .....	1.068.240	924.084
II — Materias primas para as artes e industrias .....	9.634.235	8.601.193
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	2.570.697	2.538.861
IV — Substancias alimenticias.....	4.178.868	3.139.460
V — Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e veículos .....	1.108.342	1.294.697
VI — Manufacturas diversas .....	1.554.858	1.503.333
Taras .....	32.810	28.031
Totaes .....	29.148.050	18.029.659
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos .....	1.447.049	1.027.838
II — Materias primas para as artes e industrias .....	1.947.273	1.810.272
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	422.000	362.412
IV — Substancias alimenticias.....	4.973.811	5.216.995
V — Apparelos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria, e na agricultura; armas, embarcações e veículos .....	33.025	39.933
VI — Manufacturas diversas .....	6.8297	557.290
Totaes .....	9.441.455	9.014.740

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Linhos do Estado.** — As primeiras construções a encetar são as seguintes: linha ferrea de Estremoz a Villa Viçosa; construção immediata da estação central do Porto e da do Contomil, subsidiaria da de Campanhã, ao kilometro 2,5 da linha do Minho; construção da linha de Guimarães a Braga, de Braga a Monsão e de Viana a Ponte da Barca, nas condições do anterior concurso, que ficou deserto; construção da empreitada ainda não adjudicada da linha da Regoa a Villa Real; expropriações necessarias para a execução do projecto do lanço entre a Fuzeta e Tavira, incluindo a ponte de Tavira; construção d'esta ponte.

A camara municipal de Portalegre resolveu subsidiar a construção das linhas de Estremoz por Portalegre e um ramal para Aviz com a quantia de cinco contos de réis, pagos em prestações annuaes de um conto de réis cada uma, durante cinco annos a começar em 1905, e ceder gratuitamente para a construção da referida linha ferrea os terrenos municipaes aproveitaveis na sua construção.

Foi assignado o contrato com a Empresa Industrial Portugueza para a construção da ponte do Pocinho, na linha ferrea do Pocinho a Miranda.

**Companhia Real.** — Não teve felizmente consequencias perniciosas para o pessoal ferro-viario e para os passageiros o choque ocorrido na estação de Coimbra entre o comboio expresso do Porto e o comboio do ramal.

Os socorros foram promptos. Só houve um pequeno ferimento num guarda-freio, mas ficaram destruidos alguns vagons.

**Foz Tua a Mirandella.** — Foi aprovado o orçamento para a construção do apeadeiro da Ribeirinha.

**Vendas Novas a Sant'Anna.** — Foram submetidos a aprovação do governo os projectos de signalização da estação de entroncamento da linha de leste com a de Vendas Novas, em Setil, e o da passagem ao kilometro

tro 3.400 no sitio do porto de Muge, proximo do dique de Vallada.

O comboio da construção já passa na ponte do Lavre, achando-se a linha ferrea assente na extensão de 28 kilometros a partir de Vendas Novas.

Nos campos de Coruche já começou o grande aterro, o qual deve estar concluido nos primeiros dias de outubro proximo.

A ponte do Tejo, a grande obra de arte, deve estar prompta em novembro.

Entre os pontos kilometricos 0 e 4,300 trata-se do nivelamento da via. Em Setil é grande o desenvolvimento de todos os trabalhos, quer para a estação, quer para as ligações com o Norte e Leste.

**Viação do Funchal.** — Foram mandadas adoptar as precauções julgadas necessarias para a segurança publica nas locomotivas do caminho de ferro do Monte, por haver conhecimento oficial de que nem todas se encontram em bom estado de funcionamento.

Este caminho de ferro é de cremalheira, sistema Riggenbach. Tem 2 locomotivas que já foram reparadas e uma nova.

Fala-se na formação d'um syndicato para a aquisição d'esta linha.

— O sr. marquez do Funchal pediu para construir e explorar por 99 annos uma linha ferrea de tracção electrica, partindo de S Vicente pela Ribeira Brava para o Funchal, Santa Cruz, Machico, Porto da Cruz, Fayal e Sant'Anna, e bem assim a ligação d'esta com as diversas povoações do resto da ilha, por meio de outras linhas ferreas de qualquer systema, com a facultade de aproveitar as quedas d'agua para a produção da energia electrica destinada á tracção e illuminação.

— Na ultima sessão do conselho superior de obras publicas foi tambem distribuido um requerimento de abril do corrente anno, em que o sr. Augusto Forjaz Pereira de Sampaio pediu a concessão por 99 annos do privilegio para o estabelecimento de diversas linhas de comunicação na ilha da Madeira, por meio da tracção electrica ou a vapor, com aproveitamento de diversos cursos e quedas d'agua.

**Trabalhos agrícolas.** — A Central South African atendeu ás reclamações feitas, para que continuasse a vigorar a antiga tarifa, que é mais barata do que a do Natal, que permite a exportação de milho para o Transvaal.

**Lourenço Marques.** — Tem tido notavel incremento o rendimento d'este caminho de ferro.

Os comboios succedem-se rapidamente porque só podem levar 18 vagons e havia ha pouco na cidade 450 carregados.

A calcular pelos ultimos balancetes publicados, o rendimento do caminho de ferro de Lourenço Marques não deve andar muito longe de mil contos por anno, se é que não excede esta quantia.

O movimento dos passageiros anda por uns seis mil por mez, e a tonelagem da mercadoria transportada anda por umas 36 mil toneladas por mez.

Era conveniente realizar-se a variante estudada no km. 34, onde ha uma fortissima rampa que essa variante evitava.

Em Lourenço Marques fala-se tambem na necessidade de destinar parte do rendimento á construção por conta do Estado de uma linha para Marraquene.

O caminho de ferro dispõe de machinas que agora estão aproveitadas em aterros, mas que depois ficam desaproveitadas: não se podia ir construindo aquella linha onde essas machinas e outro material poderiam ser de grande proveito?

**Malange.** — Na construção do caminho de ferro de

Malange adoptar-se-hão condições técnicas idênticas ás da linha de Loanda a Ambaca, podendo os raios das curvas descer a 120 metros e devendo as valletas ter pelo menos 0<sup>m</sup>,25 de largura no fundo e 0<sup>m</sup>,25 de profundidade com taludes inclinados a 45°.

Adoptar-se ha de preferencia o trabalho por partidos de operarios cujo chefe seja interessado na economia que resultar sobre os preços bases, por tarefas ou empreitadas, recorrendo-se ao trabalho a jornal só quando não puder ser aplicado qualquer dos outros systemas.

A serie de preços para a construcção d'esta linha foi aprovada por portaria de 10 do corrente mez e foi publicada na folha oficial de 11 do mesmo mez.

**Viação em Loanda e Lunda.** — Por portaria de 3 do corrente mez foram aprovadas as tarifas e disposições regulamentares para as carreiras entre Lucalla e Quissol em automoveis, cujo exclusivo se concedeu ao sr. conde de Vizella por contracto de 20 de julho ultimo.

As tabellas foram publicadas na folha oficial.

**Loanda a Ambaca.** — Vae exercer o cargo de director tecnico d'este caminho de ferro o engenheiro chefe de 2.<sup>a</sup> classe da secção de obras publicas sr. Antonio Guedes Infante.

**Swazilandia.** — Esteve ha dias entre nós e já de novo voltou ao campo dos seus trabalhos o engenheiro Lisboa de Lima que fez o reconhecimento da futura linha de Swazilandia. Este engenheiro vinha maravilhado com o clima da região de Estatuene onde na sua opinião se deveria crear um sanatorio.

Vae-se estudar uma variante ao primeiro traçado estudado.

Diz-se que o governo recebeu uma nova proposta para um grande emprestimo com a garantia do rendimento d'este caminho de ferro.

**Mormugão.** — A receita total do caminho de ferro e porto de Mormugão, na semana finda em 25 de julho ultimo, foi de 9.607 rupias, a qual, comparada com a de igual semana do anno anterior, mostra um aumento de 4.616 rupias.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

O prefeito da policia de Paris, em virtude do desastre do metropolitano, determinou que se tomassem diversas providencias a fim de se evitar a repetição de tão triste acontecimento.

A companhia foi convidada oficialmente:

1.<sup>o</sup> A isolar o material circulante dos apparelos motores por meio de substancias incombustiveis, e igualmente os órgãos de transmissores d'energia, os apparelos de paragem e de condução. Revestir com corpos incombustiveis as divisorias, os sobradinhos, os tectos, tanto exterior como interiormente;

2.<sup>o</sup> A constituir com materiaes incombustiveis todas as instalações permanentes ou temporarias, escriptorios, guaritas, etc., que estejam collocadas na parte subterrânea da via ferrea;

3.<sup>o</sup> A installar em cada estação bocas de incendio, e a combinar essa instalação com as disposições proprias para cortar o circuito da corrente de tracção;

4.<sup>o</sup> A installar nas estações e na parte subterrânea uma iluminação especial de segurança cuja alimentação esteja ao abrigo de accidentes;

5.<sup>o</sup> A installar avisadores especiaes d'alarme, para que se torne sempre facil e rapida a transmissão de noticias de perigo e de pedidos de socorro.

Foi igualmente convidada a companhia:

1.<sup>o</sup> A proceder imediatamente ao estudo do modo de tracção que tenha menor risco de incendio ou de panico;

2.<sup>o</sup> A installar coberturas dos carris conductores actuaes, ou a substituir estes carris por novos conductores suspensos acima da via e fóra do alcance dos passageiros para se evitarem os perigos de electrização;

3.<sup>o</sup> A tornar mais desafogados os accessos das estações, principalmente naquellas que servem mais d'uma linha, estabelecendo duas escadas por cada caes sempre que fôr possivel.

4.<sup>o</sup> A construir vias de resguardo bastante repetidas; a ventilar essas vias de resguardo, e a installar pannos de isolamento em cada extremidade d'estas vias;

5.<sup>o</sup> A abrir no meio de cada intervallo de duas estações subterrâneas consecutivas uma chaminé ventiladora de grande secção.

6.<sup>o</sup> A installar á entrada e á saída de cada estação um panno obturador de isolamento do fumo.

\*  
O departamento de Haute-Vienne aprovou no Conselho General o projecto da nova rede de vias ferreas departamentaes na extensão de 400 km., orçada em 18 milhões de francos.

\*  
O conselho departamental de Calvado votou o emprestimo de 550 000 fr. para a construcção do tremvia de Corneilles a Pont l'Eveque.

### INGLATERRA

Não foi coberta a emissão das 210 000 accões de 10 libras da Companhia do caminho de ferro mono-carril de Manchester a Liverpool, que pretendia construir uma linha de grande velocidade.

Todavia parece que a companhia não desiste do seu intento.

### ESTADOS-UNIDOS

Segundo o boletim da *Inter State Commune Commission*, as estatísticas accusam durante os ultimos quatro trimestres a razoável cifra de 5.838 collisões de comboios que custaram a vida a 614 pessoas, causando 6.127 ferimentos e a despesa de 5.163.936 dollars.

### SENEGAL

Proseguem os estudos do caminho de ferro de Thiés a Kayes, executados sob a direcção do coronel Rougier e do major Belle.

A construcção da linha de Kayes ao Niger continua activamente, julgando-se que no anno de 1904 estará definitivamente terminada.

Na Guiné vão ser abertos á exploração 150 km., e começou-se logo os trabalhos na linha de Kiudia a Timbo.

Proseguem tambem os trabalhos no caminho de ferro do Dahomey, estando quasi a atingir-se Paoninhama e faltando 200 km. para se chegar ao Niger em Txaorù.

A linha de Porto Novo a Saketé está prompta.

### ETHIOPIA

Segundo o relatorio da companhia franceza que construe o caminho de ferro da Abyssinia, sob a protecção do governo francês, em 24 de dezembro ultimo estavam em exploração 310 km. de Djibuti a Dire-Daoua.

As receitas da exploração dos 226 km., média explorada, foi de 1.342.019 fr., sendo as despesas 1.032.359 fr., mas ha grandes tendencias para se elevarem as receitas.

## 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.<sup>o</sup> 377)

#### 4.<sup>o</sup>—Despesas extraordinarias

A importancia total das despesas extraordinarias em 1902 é de 400.000\$000 réis O seu emprego foi como segue (documentos n.<sup>o</sup> 18.<sup>o</sup> a 23.<sup>o</sup>):

Novas construções e trabalhos complementares de	
1. <sup>o</sup> estabelecimento.....	181.000\$685
Augmento de material circulante.....	110.379\$333
Augmento de mobilia, utensilios e ferramentas....	25.039\$986
Substituição de taboleiros metalicos de antigas pontes.....	642\$738
Renovação da via.....	82.937\$275
Total.....	400.000\$000

O mappa annexo n.º 24º mostra quaes as novas construções e trabalhos complementares effectuados em 1902.

Na importancia de 181 000 \$658 réis acima está comprehendida a de 70 795 \$972 réis para o acabamento da segunda via entre Gaya e Espinho. O restante corresponde a numerosas instalações feitas na linha, afim de melhorar o serviço das estações, de fazer face ao accrescimo do trafego, de aumentar a segurança, de alojar o pessoal em melhores condições, etc.

Os 110.379 \$333 réis de aumento de material circulante referem-se á construcção de vagons, comprehendendo tambem o ultimo decimo de garantia das 3 locomotivas Compound n.º 65, 66 e 67. Na importancia de 25.039 \$986 réis, gastos com o aumento de mobilia, utensilios e ferramentas, entra principalmente a das basculas e guindastes, installados em diversas estações onde eram mais necessarios, assim como diversas machinas ferramentas para as nossas officinas.

Finalmente os 82.937 \$285 réis de renovação da via referem-se á substituição, ainda em execução, por carris de 40 kilogrammas dos de 30 kilogrammas que havia entre Pampilhosa e Espinho, substituição que deverá ficar concluida no proximo anno.

#### 5º—Trabalhos de construcção da linha da Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes

Os trabalhos da nova linha que entroncará na estação de Vendas Novas do caminho de ferro do Sul, saindo da nossa linha de Lisboa ao Entroncamento numa estação a crear em Setil, prosseguem em excellentes condições, e, salvo circumstancias imprevistas, que não temos motivo para recear, deverá ficar concluida e poderá ser aberta á exploração no decurso do proximo anno, antes de expirar o prazo fixado no contracto, a partir do qual começão a vigorar os nossos encargos.

A travessia do valle do Tejo é feita com 1.091 metros de tabuleiro metallico, a saber: uma ponte de 840 metros sobre o Tejo e duas outras pontes, uma de 106 metros e a outra de 145 metros sobre dois cursos de agua paralelos.

As obras de arte, confiadas no seu conjunto á Companhia de Fives-Lille, encontram-se relativamente adeantadas, devido a ter sido o inverno relativamente seco.

O restante trabalho a nosso cargo é executado com bastante actividade e estará certamente concluido, quando a ponte do Tejo estiver em condições de receber a via.

No quadro seguinte vereis em resumo as despesas feitas, por nós, até 31 de dezembro de 1902, com a construcção da dita linha de Sant'Anna a Vendas Novas:

Despesas Geraes.....	16.147 \$258
Estudos .....	16.168 \$228
Expropriações.....	32.180 \$090
Movimentos de terras.....	113.079 \$508
Obras d'arte.....	19.258 \$225
Ponte do Tejo .....	69.341 \$510
Pontes.....	44.9.8 \$249
Estações.....	1.998 \$951
Via.....	40.088 \$033
Accessorios de via.....	2.250 \$138
Instalações electricas.....	189 \$689
 Total, réis.....	 <u>355.659 \$879</u>

D'esta quantia foi a nossa Companhia reembolsada pela Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, por nossos saques sobre o Comptoir National d'Escompte, de Paris, das importancias seguintes, a saber:

Em 15 de julho de 1902 .....	16.194 \$638
* 14 de agosto de 1902.....	14.958 \$331
* 16 de setembro de 1902.....	34.473 \$696
* 10 de outubro de 1902.....	34.634 \$181
* 18 de novembro de 1902.....	110.704 \$916
* 9 de dezembro de 1902.....	60.936 \$118
* 20 de janeiro de 1903 .....	72.879 \$580
* 18 de março de 1903.....	40.878 \$419
 Somma, réis.....	 <u>355.659 \$879</u>

(Continua).

## Notas varias

**A lucta das velocidades.** — Não é só por terra que andam á compita os constructores de locomotoras de vias ferreas e automoveis. No mar vae accessa a lucta de velocidades.

Agora contam os jornaes que um engenheiro, A. Moshed, de Nova York, conseguiu construir um barco a

vapor que se pôde considerar o mais veloz do mundo, batendo portanto o desafio da velocidade no mar. Per corre 80 kilometros por hora.

A machina é poderosissima e o barco é construido com metaes escolhidos para serem leves e resistentes — alumínio acima da linha de fluctuação, aço abaixo do nível da agua.

Tem 32,72 de comprimento por 3,80 de largo e um calado de agua de 1,66. As machinas são de quadrapla expansão e dão 4.000 cav. vap.

Apesar d'estes esforços fica muito longe da velocidade d'um simples automovel ou d'um trem relampago que chega a 100 e até a perigosissima velocidade de 180 kilometros ou 90 milhas.

**O telpher.** — Chama-se assim a um motor electrico pequeno destinado ao movimento dos vagonetes aereos nas estações de caminhos de ferro para o serviço de malas, bagagens e recovagens.

Assim se desembaraçam as plataformas e caes das estações, evitando-se o incommodo dos passageiros e facilitando-se extraordinariamente o movimento.

Os vagonetes dirigem-se por linhas aereas aos vagonos dos comboios. Ali recebem ou deixam os volumes que transportam, elevam-se e vão aos depositos de bagagens, dispensando um numeroso pessoal.

**Comboios rapidos.** — A companhia americana das vias ferreas da Pensilvania ganhou novo desafio de velocidade.

Faz percorrer a um dos seus comboios *directissimos* uma extensão de 660 kilometros sem paragem.

Ultrapassou portanto a Great Western ingleza que no seu comboio chamado *the flying dutchman* vai de Londres a Bristol e Exeter — 310 kilom., em 227 minutos sem paragem, com uma velocidade de 82 kilom. por hora. Na Allemanha o trajecto maior que se faz sem paragem é o de Monaco a Nuremberg — 199 kilom.

**Linhos ferreas da Europa.** — No 1.º de janeiro de 1902 havia nos diferentes paizes da Europa a seguinte extensão kilometrica em linhas ferreas:

Allemanha 52.710, Russia 51.409, França 43.657, Austria-Hungria 38.492, Inglaterra 35.552, Italia 15.810, Hespanha 13.516, Suecia 11.588, Belgica 6.476, Suissa 3.910, Roumania 2.171, Turquia, Bulgaria e Romelia 3.142, Dinamarca 3.067, Hollanda 2.791, Portugal 2.388, Noruega 2.101, Servia 578, Luxemburgo 266, Malta, Jersey e Man 110.

Augmentou, em 1901, 5.188 km.

A maior diferença foi na Russia, mais 2.949 km., segundo-se a Allemanha 1.319, a França 830 e a Austria-Hungria 609.

**A industria suissa.** — No fim do anno de 1901 havia na confederação 6.080 estabelecimentos industriais em que trabalhavam 242.534 operarios.

Nos cantões de Zürich, Berne, Sanct Gallen e Aargau é que se encontram mais fabricas.

D'entre o pessoal acima designado ha 92.331 mulheres. Dos 150.203 operarios varões ha 16.669 com a edade de 14 a 18 annos, 117.397 com a edade de 18 a 50 e 16.137 com mais de 50 annos.

O numero de operarios que trabalham no proprio domicilio e de 52.291.

Nas artes textis trabalham 39.838 operarios em 1.730 estabelecimentos, na relojoaria e joalharia 7.594 operarios em 663 estabelecimentos.

40.068 operarios são estrangeiros, 18.075 allemaes, 14.028 italianos, e 4.204 franceses.

Em 6.080 estabelecimentos ha 1.543 que não empregam motores inanimados.

Dos que empregam a força mechanica ha 1.089 movidos a agua, 696 a vapor, 805 a electricidade.

O total de cavallos-vapor é de 320.432.

# Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Tarifa de aluguer de terrenos para deposito de mercadorias nas estações

Desde 1 de outubro de 1903

Bases por metro quadrado, por 12 mezes.

Estações.—Barreiro 500 réis, Setúbal, Évora, Estremoz, Beja, Faro, Moura, Casa Branca e Alvito 200 réis.

Estações de 2.<sup>a</sup> classe 150 réis. Estações de 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> classes e apeadeiros 100 réis.

Os terrenos, cujo uso não haja inconveniente em ser facultado ao público, poderá esta Administração cedel-los, mediante o pagamento adeantado por semestre dos preços acima estipulados, para deposito de mercadorias por conta e risco do expedidor ou consignatário.

A Administração reserva-se o direito de fazer cessar este aluguer sempre que para isso tenha conveniencia.

Lisboa, 31 d'agosto de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de ferro

Portuguezes

**Novas Tarifas**

Nas estações das linhas exploradas pela Companhia pôde o público consultar e obter por compra as tarifas em vigor nestes caminhos de ferro e, em especial, as novas disposições relativas a transportes, que a seguir se relacionam:

1.<sup>a</sup>—*Disposições geraes*

Tarifa Geral, em substituição da que está em vigor desde 1 de julho de 1875.

Classificação geral de mercadorias applicável á Tarifa Geral, com indicação das mercadorias incluidas nas tarifas especiaes internas de pequena velocidade.

Quadros das distâncias kilometricas de applicação.—Tarifa de despesas accessórias, em substituição da actual do mesmo título e das de aluguer de encerados, atracação ao caes e pontes da es-

tação de Lisboa e de atracação, embarque e desembarque na estação de Figueira da Foz.

2.<sup>a</sup>—*Tarifas especiaes internas de grande velocidade*

Tarifa n.<sup>o</sup> 1—Recovagens e generos frescos, em substituição da actual do mesmo numero.

Tarifa n.<sup>o</sup> 8—Volumes de peso não superior a 10 kilogrammas, em substituição da actual do mesmo numero.

3.<sup>a</sup>—*Tarifas especiaes internas de pequena velocidade*

Condições geraes de applicação e tabellas de preços d'estas tarifas.

Tarifa n.<sup>o</sup> 1—Taras vazias, em substituição da actual n.<sup>o</sup> 21.

Tarifa n.<sup>o</sup> 2—Aguardente, alcool, azeite, vinagre e bebidas diversas, em substituição da actual n.<sup>o</sup> 2.

Tarifa n.<sup>o</sup> 3—Madeiras, lenha, matto, etc., em substituição das actuaes n.<sup>o</sup> 3, 20 e 24.

Tarifa n.<sup>o</sup> 4—Materias explosivas, inflammaveis, perigosas, em substituição da actual do mesmo numero.

Tarifa n.<sup>o</sup> 5—Gado por vagon completo, em substituição da actual do mesmo numero.

Tarifa n.<sup>o</sup> 6—Touros, animaes ferozes, etc., por vagon completo, em substituição das actuaes n.<sup>o</sup> 6 e 6-bis.

Tarifa n.<sup>o</sup> 7—Mercadorias diversas, transportes nas proximidades de Lisboa, em substituição da actual do mesmo numero.

Tarifa n.<sup>o</sup> 8—Mercadorias diversas, expedições de 1.000 kilogrammas ou de vagons completos, em substituição das actuaes n.<sup>o</sup> 8, 16 e 19.

Tarifa n.<sup>o</sup> 9—Mercadorias diversas, expedições de 100 kilogrammas, em substituição da actual do mesmo numero.

Tarifa n.<sup>o</sup> 10—Mercadorias diversas, transportes entre as principaes estações da rede, em substituição das actuaes n.<sup>o</sup> 10, 11, 13, 15, 22, 23 e 25.

Tarifa n.<sup>o</sup> 11—Cereaes, batatas, legumes secos, farinhas, resíduos de moagem em substituição das actuaes n.<sup>o</sup> 14 e 17.

Tarifa n.<sup>o</sup> 12—Palha, feno, pasto e verduras, em substituição da actual do mesmo numero.

Tarifa n.<sup>o</sup> 13—Carvão vegetal, casca para cortumes, cortiça, em substituição da actual n.<sup>o</sup> 18.

Estas novas disposições e tarifas serão postas em vigor em 10 d'outubro de 1903, com excepção da parte da Tarifa Geral referente a passageiros, que começará a ser applicada em 1 de novembro de 1903.

Lisboa, 10 de setembro de 1903.

**TINTURARIA**

DE

**P. J. A. CAMBOURNAC**

14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

**OFFICINAS A VAPOR**

RIBEIRA DO PAPEL

**ESTAMPARIA MECHANICA**

Tinge seda, lã, linho e algodão, em fio ou em tecidos, bem como fato feito ou desmanchado.

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados.

Os artigos de lã, limpos por este processo.

não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

Encarrega-se da reexpedição pelo caminho de ferro, correio ou outra qualquer via.

**TINTAS PARA ESCREVER**

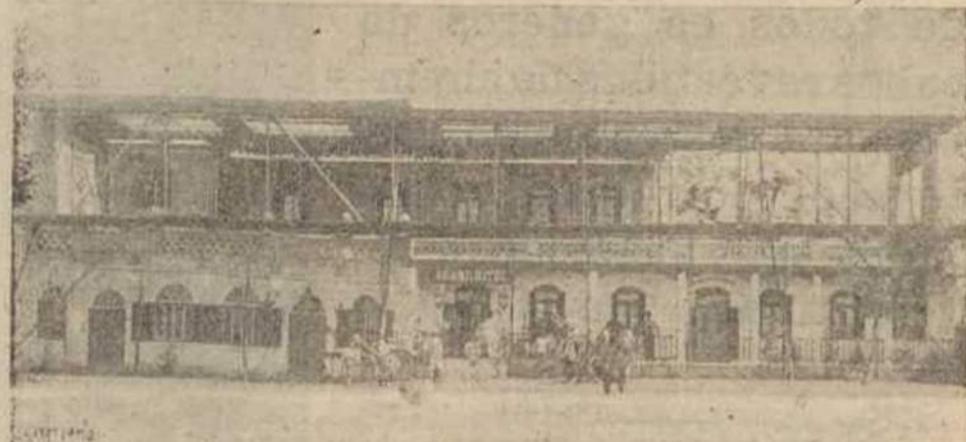
DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemaes e outros

**GRANDE HOTEL**

PEKXXX



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

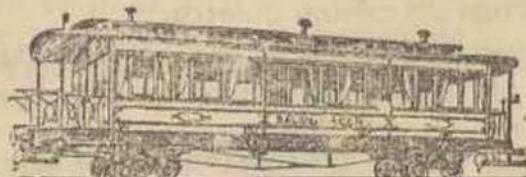
TRENS NA ESTAÇÃO

Excellent mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF,

Proprietario.

# WEGMANN & C.



CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

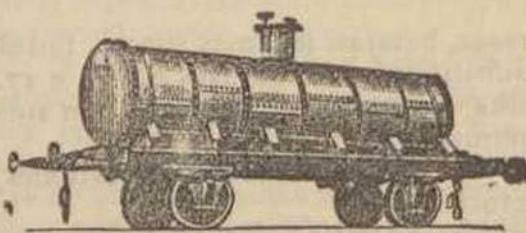


**Carruagens para passageiros,** de todas as classes e de todas as qualidades

**Vagons para mercadorias de todas as qualidades**

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

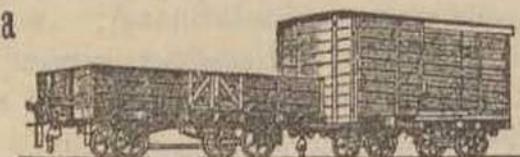
Vagons frigoríficos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Espanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15—MADRID



# Fabrica de cabos electricos Rheydt

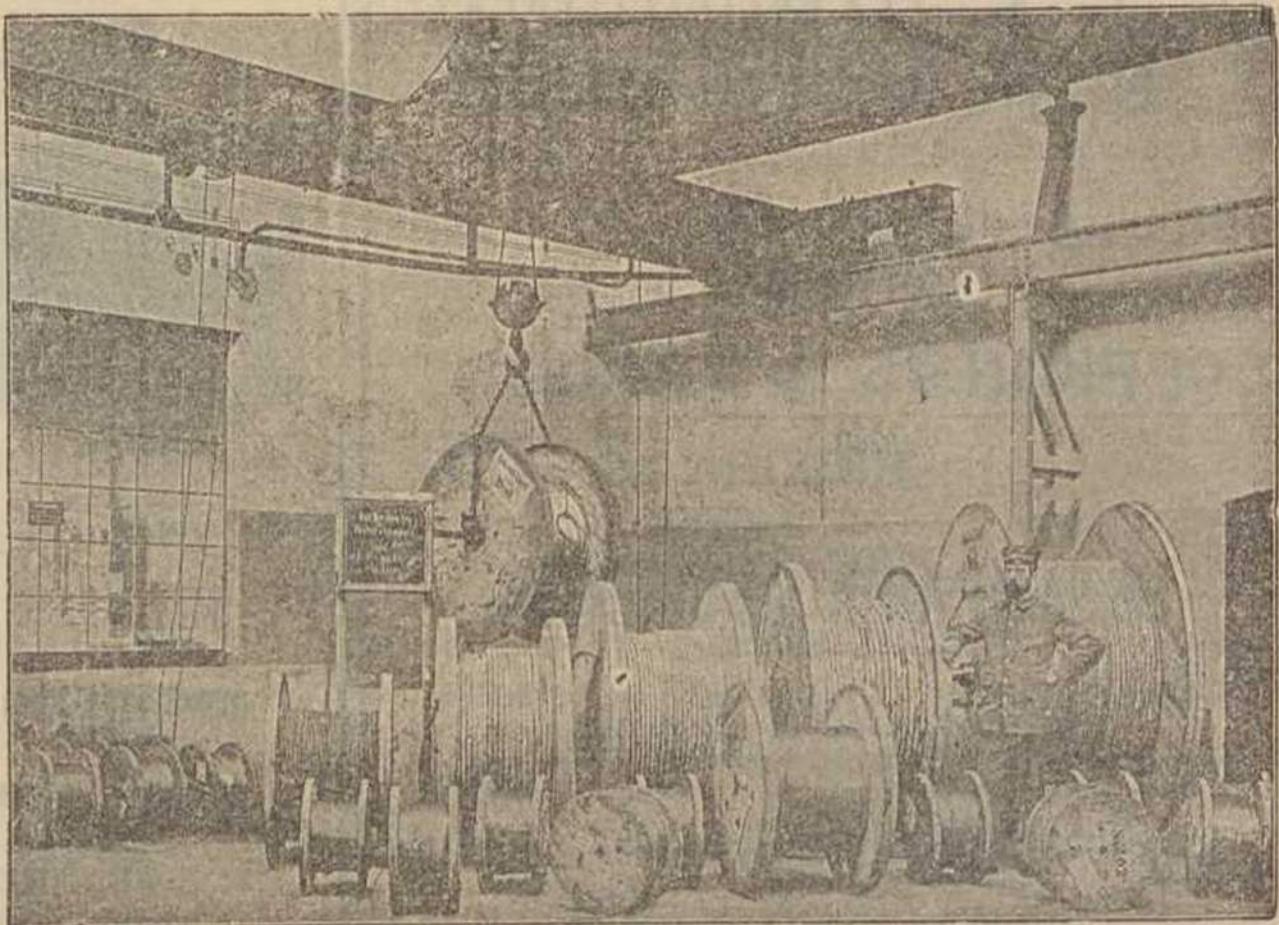
COMPANHIA POR ACÇÕES

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

**Fabrica  
especial de arame**

**ESPECIALIDADE**

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Officina de ensaios (experiencia, exame)

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

REFERÉNCIAS DE PRIMEIRA ORDEM CONTRACTOS FIRMES

**RHEYDT (Prussia rhenana)**

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

# AGUAS CHLORÉTADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo aumento no consumo d'estas aguas atestam bem a sua efficacia Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflamações de quaisquer 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.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de setembro de 1903

COMPANHIA REAL				Lisboa		Queluz		Lisboa		Lisboa		Badajoz		Lisboa		Pampilhosa Mangualde Pampilhosa			
C. Sobré	Algés	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	11-40 m.	12-11 L.	12-30 t.	11-0 t.	11-40 t.	12-15 m.	12-43 n.	12-25 m.	12-48 m.	12-5 m.	12-55 n.	
5-25 m.	5-40 m.	6-20 m.	6-38 m.	11-40 t.	12-11 t.	12-30 t.	13-0 t.	12-40 t.	13-11 t.	13-30 t.	13-0 t.	12-40 t.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	12-50 t.	13-11 n.	13-30 n.	13-0 n.	12-50 t.	13-11 n.	13-30 n.	13-0 n.	12-50 t.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
6-45 m.	6-34 m.	7-5 m.	7-24 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
7-0 m.	7-46 m.	7-50 m.	8-8 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
7-20 m.	7-33 m.	8-17 m.	8-33 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
7-45 m.	8-4 m.	8-25 m.	8-45 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
8-5 m.	8-20 m.	8-51 m.	9-2 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
8-30 m.	8-45 m.	9-0 m.	9-18 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
8-50 m.	9-5 m.	a 9-21 m.	9-31 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
9-15 m.	9-34 m.	a 9-47 m.	10-3 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
10-0 m.	10-45 m.	10-32 m.	10-48 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
10-20 m.	10-35 m.	10-50 m.	11-8 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
10-45 m.	11-4 m.	11-17 m.	11-33 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
11-5 m.	11-20 m.	11-33 m.	11-54 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
11-25 m.	11-40 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
11-50 m.	12-5 t.	12-20 t.	12-38 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-35 t.	12-34 t.	12-47 L.	13-3 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-50 m.	12-50 t.	12-50 t.	12-50 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-15 t.	13-27 m.	13-25 m.	13-5 m.	13-55 n.		
12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-55 t.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13-0 m.	12-45 m.	13-11 m.	13-30 m.	13								



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 28 de Setembro sahirá o paquete **Clyde** para

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa oriental**, (via Cabo), vapor alemão **Kronprinz**. Sahirá a 17 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Africa oriental**, (via Suez), vapor alemão **Kanzler**. Sahirá a 2 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Antuerpia** e Bremen, vapor alemão **Wittenberg**. Esperado a 16 de setembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus** vapor francez **Amazone**. Sahirá a 22 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillère**. Sahirá a 25 de setembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Patagonia**. Sahirá a 20 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, R. dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Javary**. Sahirá a 20 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** e Antuerpia, vapor hespanhol **Herrera**. Sahirá a 17 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques** e Beira, vapor frances e **Colonia**. Sahirá a 24 de setembro. Agente, Augusto Freire, P. Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de setembro. Agente Germano S. Arnaud, Caes do Sodré 84, 2.<sup>o</sup>



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



**Pará** e Manaus vapor inglez **Dunstan**. Sahirá a 18 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Esperado a 21 de setembro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, P. dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 27 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 30 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Mira**. Sahirá a 24 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 18 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vapor portuguez **S. Thomé**. Sahirá a 21 de setembro. Agentes, Empresa Nacional de Navegação. Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sahirá a 23 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 28 de setembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. Rei, 31, 1.<sup>o</sup>

La Union y El Fenix Español

COMPANHIAS DE SEGUROS REUNIDOS

Capital social rs. 2.400:000\$000 effectivos

Seguros contra fogo, explosão de gaz  
e raio, a premios reduzidos

59, 1.<sup>o</sup> — RUA DA PRATA — 59, 1.<sup>o</sup>

Equateur-Atlantique Union-Maritime

Companhias francesas de seguros contra os riscos de transportes de qualquer natureza

Directores em Lisboa

LIMA MAYER & F.<sup>os</sup>

59, 1.<sup>o</sup> — RUA DA PRATA — 59, 1.<sup>o</sup>