

# 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

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

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 Camiferro

## SUMMÁRIO

PALESTRA DE ARCHITECTURA, por Alfredo Veiga.....	Páginas
EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ, por O. S.....	359
QUESTÃO SOBRE TRANSPORTES.....	362
PARTES OFICIAIS — Portarias de 21 e 23 de outubro, decreto de 21 de outubro e rectificação ao alvará de 22 de novembro de 1901, do Ministério das Obras Públicas — Decreto de 12 de outubro do Ministério da Fazenda.....	362
TRACÇÃO ELECTRICA.....	364
NOTAS DE VIAGEM — IX — O Baikal, a sua travessia e as suas travessuras — Mysterios das aguas — O trem do Missovaya — Commodades e economia — A Pekim em 15 dias — Gelo e calor.....	365
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Recentes dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	366 e 367
LINHAS PORTUGUEZAS — O descarrilamento em Soure — Novos caminhos de ferro — Caminho de ferro do Malange — Companhia Rei — Apedrejamento de comboio — Lourenço Marques — Beira Alta — Minho e Douro — Sant'Anna a Vendas Novas — Beira.....	368
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Inglaterra — Austria — Estados Unidos da America — Mexico — India Iugueza.....	368
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração.....	369
AVISOS DE SERVIÇO.....	370
ARREMATEÇÕES.....	370
ANNUNCIOS.....	371 e 372
HORARIO DOS COMBOIOS.....	373
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	374

## Palestra de architectura

No verdadeiro architecto ha dois homens, diz Charles Blanc, um artista e outro constructor, e ambos se combinam para pôr o *util* a unisono do *bello*.

Este duplo carácter que se manifesta mais nos edifícios do que em qualquer outra construcção complica a misão da architectura.

Numerosos são os conhecimentos necessários ao architecto: já o dizia, no tempo de Augusto, o romano Vitruvio. Ora as sciencias e as industrias progredem de dia para dia, e a technologia da construcção tem de marchar no seu encalço. A chimica applicada estuda e melhora as qualidades dos materiais e fornece novas combinações; a mecanica estabelece as condições de equilibrio de arrojadas estruturas e resolve novos problemas; a hygiene impõe à edificação a sua autoridade prophylatica; a bacteriologia apenas nascida presta o seu auxílio à salubridade da habitação; aperfeiçoam-se e transformam-se os processos constructivos, a comodidade e o conforto reinam no edifício.

Mas tudo isto não basta e as atenções do architecto são chamadas a diverso campo, precisando iniciar-se no culto da Belleza, mysteriosa divindade cujo altar é a arte. Variados são os ritos, ou sejam os estilos, que tem os seus canones, mais ou menos rigorosos. E se a estes o architecto não dá uma interpretação sua, a obra artística cae na imitação, perdendo o encanto da juventude. Pode também o architecto desprender-se de fórmulas e dando vôos à inspiração e ao genio, fazer uma criação sua,

mas verdadeiras creações não são obras d'um só homem, tem-sido d'uma época ou d'uma raça.

O edifício sem belleza é obra d'industria mas não obra d'arte. Por mais util que seja, não pôde merecer o nome de architetchnico, se com a sua apparencia não exprimir um pensamento, a majestade, a delicadeza, a fé, a verdade, a satisfação d'um dever ou d'uma necessidade. E a essencia da belleza não está só na decoração, está igualmente no aspecto do seu conjunto, que varia com o destino e deriva da concepção do plano. A estructura da cathedral gothica, exemplo notável de equilibrio, allia-se com a manifestação suave do sentimento christão.

Quando se diz que a architectura é a arte de construir, ou mais claramente, a technica da construcção, que a architectura exige mais conhecimentos positivos do que inspiração, protesta-se contra outra definição, preferida especialmente de autores ingleses, que a *architectur proper ist the beauty in building*. O util não deve separar-se do bello, e a sciencia do constructor não deve ser incompativel com o sentimento do artista. *Utile dulci* dizia o velho Horacio. Observaremos no entanto que se ha edifícios, que nem classifica de artisticos, outros não deixam de ser bellos por inuteis: os monumentos em ruina evocam no nosso espirito a admiração e a reminiscencia do passado.

E' verdade que outros generos de construcção não permitem aos edifícios o exclusivo da belleza. Os arcos das pontes, exprimindo um resultado obtido e por vezes desinedido arrojo, tem intrínseca elegancia e não se dispensam de se enfeitar com as galas de decoração. As primeiras pontes de ferro eram feias, horrivelmente feias. Resal, o sabio engenheiro e professor, tem formulado normas para as chamar á belleza, e sollicitou o concurso de architectos para decorar a ponte Alexandre III, em Paris. O programma do curso da architectura da escola de pontes e calçadas começa pelo estudo artistico das pontes.

Em todas as manifestações da actividade humana se encontra o positivismo e a logica mais ou menos aliados com a imaginação e o sentimento. Ha sempre o quer que é de philosophia serena de Sancho e um tanto das phantasias sympathicas de D. Quixote. Naquelle está o bom senso frio e bonacheirão, e no cavalleiro de Cervantes brilham os impulsos generosos, os devaneios sublimes, que por vezes arrastam á ruina a boa alma simples do escudeiro. A perfeição de qualquer obra está, sem dúvida, em conciliar os dictames da logica com as suggestões do sentimento.

A technologia da construcção progride illuminada pelo pharol resplandecente da sciencia, que é essencialmente perfectível, mas a arte não; Archimedes e Galileu foram excedidos, Corneille não ultrapassou Homero, observou Victor Hugo.

Mas, seja-nos permitida a digressão, o que é arte? A arte, no sentido geral, é o modo de executar qual-

quer obra, segundo determinado methodo; denoma-se tambem technologia ou technica para evitar confusões. Em sentido especial a arte é a forma social da belleza, a sua manifestação. E o que é a belleza? Muitas respostas teem sido dadas: attribue-se a Platon o dizer que o Bello é o esplendor da Verdade. Comtudo ainda hoje não se sabe definir o Bello; depois de 1750, em que Baumgarten fundou a Esthetica, milhares de volumes teem sido escriptos por objectivistas e subjectivistas; no fim de seculo e meio de discussões, diz Tolstoi, a significação da palavra Belleza fica um enigma como lhe chamou Mithalter. E não accentuaram outros criticos que o bello é uma causa de que é mais facil dizer o que não é do que o que é, que o bello sente-se mas não se define?

Bouvard e Pecuchet, os heroes creados na mente de Flaubert, depois de terem estudado inumeras sciencias chegam á arte e logo se preocupam de saber que causa é o bello? São tantas e tão diversas as opiniões dos autores consultados, que o pobre Bouvard, não sabendo mais que pensar, chega finalmente a esta desesperada sentença—o Bello é o Bello!

A esthetica é a sciencia do Bello, mas se este não se define, tal sciencia é necessariamente nebulosa e controversa. Uma sciencia *ajournée* lhe chamou Sully Prudhomme.

Classificam-se as bellas artes em dois grandes grupos; no primeiro as artes plasticas, isto é, a architettura, a escultura e a pintura, no segundo a poesia, a musica e a dança. E de facto são os olhos e ouvidos as grandes arterias, pelas quaes penetram no espirito as impressões estheticas.

Suppõe-se que os grandes coloristas, como Rubens, teem o privilegio d'uma delicada sensibilidade da retina. Comprehende-se que os cegos possam imaginar as cores e os surdos os sons, mas confusamente. Conta-se que o grande poeta Castilho chorára ao ouvir admirar um lindo horizonte; é que elle via no intimo da alma quanto era bella a paizagem que a cegueira dos olhos lhe vendava. Beetowen o notavel compositor continuou, depois de ensurdecer a escrever musicas, mas estas produções cerebraes eram inintelligiveis e incompletas.

Tambem o palladar, o olfacto e o tacto teem reclamado, pela voz de alguns philosophos, as honras de sentidos estheticos. A arte de cosinha é sem duvida uma bella arte... para os gastronomos.

A commoção esthetica apodera-se do homem moral quando pratica o bem, e o homem de sciencia não deixa de se entusiasmar na presença d'uma descoberta ou da resolução d'um problema. «Se trabalhamos, disse Poincaré no *Journal de l'école polytechnique*, é menos para obter resultados positivos do que para sentir a mesma emocioção esthetica que o artista. Os geometras gregos viram com indignação que as suas descobertas fossem applicadas na Sicilia á construcção das machinas; era amesquinhar a sciencia pura. As propriedades das secções conicas, estudadas por aquelles geometras só apoz muitos seculos foram applicadas por Kepler ao sistema planetario. E Archimedes soltando o famoso *Eureka* ao descobrir o principio, que ainda hoje tem o seu nome e que é a base da hydrostática, obedeceu mais a um impulso de sentimento esthetic do que a reflexão da importancia pratica do problema, famoso grito comparavel ao imperativo *Parla* que Miguel Angelo pronunciou, vibrando um golpe de cinzel no joelho da estatua de Moysés, no instante em que acabára de esculpir a sua obra prima.

Nem os animaes escapam á generalização do sentimento do bello: é Darwin quem o affirma. São nota-

veis as facultades estheticas das aves, que não se revelam sómente pela attracção dos dois sexos. Umas mostram talento de improvisadoras e de imitação nos seus canticos, outras entreteem-se em compassadas dansas, e ainda outras (os chlamyderos da Australia) são architectos, fazendo os seus ninhos em forma de abobada que depois enfeitam com pennis brillantes. O jardineiro da Nova Guiné tapeta a entrada da sua choça conica, por uma *pelouse* de cores vivas.

A arte que melhor tem sido comprehendida pela esthetica, que com mais resultado tem sido submetida aos dominios scientificos por meio do escalpello da enrythmia, é talvez a musica que particularmente agora nos interessa, porque se tem dito que a architettura é a musica no espaço assim como a symphonia é a construcção architectural dos sons, cujos materiaes são as notas e cujos processos constructivos residem na instrumentação. Ao som da lyra de Amphiom, refere a fabula, as pedras iam por si mesmas collocar-se nos muros de Thebas que assim foram construidos.

Dois elementos de ordem diferente ha na musica, a melodia e a harmonia. A primeira é uma successão de notas que se chamam por mysteriosa attracção, especie de desenho que se desenvolve gradualmente. A segunda é a combinação dos sons, que se accordam segundo relações arithmeticas dadas pelo numero de vibrações, que o sabio Helmotz contou vindo responder, mediando seculos, ás perguntas de Pythagoras.

Tambem entre as diversas partes d'uma fachada, d'um edificio, d'uma columna, que se observam simultaneamente, ha accordes e dissonancias que impressionam a vista. As operas de Mozart e Beetowen teem sido, comparadas ao Parthenon. A eurythmia dispoz os sons no *D. João* do mesimo modo que na Acropole os marmores. Os ornatos, como as vibrações secundarias, explicam o timbre dos edificios.

O caracter particular da arte moderna é ser expressiva, nota Veron na sua Esthetica. E o conde de Tolstoi, depois de criticar as varias definições de arte, diz que esta é um laço de communhão entre os homens que se unem pelos mesmos sentimentos, explicando que ella actua como a palavra que transmite o pensamento.

A esthetica procura resolver os problemas dos effeitos dos varios sons e das diversas formas sobre o espirito, dos tons affectivos peculiares ás sensações acusticas e ás sensações opticas. Mas as suas theses estão longe de ser claras e precisas, sendo por emquanto mais privilegio das intuições do genio.

Tendo sido notado a Gluck que quando Oreste canta —o socego entrou na minha alma—o acompanhamento da orchestra é tumultuoso e sombrio, o auctor da *Iphigenia* respondeu colerico «não attendeis a que Oreste mentia». E' que a musica exprimia mais fielmente que a palavra o sentimento do personagem.

A architettura tem um notavel poder d'expressão. E não tem só o condão de produzir o prazer da belleza, pois a verdadeira arte, consiste na apparencia para todos de uma necessidade satisfeita, d'um resultado obtido.

Na architettura teem os povos depositado os seus pensamentos mais intimos, as suas intuições mais fecundas, e por isso reflecte o estado das civilizações. Basta citar os monumentos egípcios, gregos, romanos, arabes, gothicos e os do renascimento. São livros que nunca mentem, observa G. Lebon, o que não succede aos documentos litterarios. E ahi temos no nosso Portugal as cathedraes romanicas, (Lisboa, Coimbra e Evora) na simplicidade energica das suas linhas e capiteis a atestar a labutaçao audaz dos fundadores da monarchia, as estrophes entusiastas de Aljubarrota e de Ceuta estampadas nas elegantes ogivas e corucheus da Batalha, e a

rica epopeia da India, esculpida nos magestosos sarapaneis e profusos lavores de Thomar e de Belem. E' precisa e clara a linguagem d'estas chronicas, lidas por poucos, em que as gerações escrevem mysteriosamente a historia do seu viver, disse Alexandre Herculano.

*Ceci tuera cela*, dizia o archidiacono de *Notre Dame* de Paris ao contemplar o livro impresso ao lado da notavel egreja gothica. Sim, accrescentou Victor Hugo, *le livre tuera l'edifice, l'imprimerie tuera l'architecture*, com a descobrta da imprensa o solido e duradouro livro de pedra cede o logar ao livro de papel ainda mais solido e duradouro.

A architectura gothica foi o ultimo esforço verdadeiramente original da arte. Depois da Renascença procura-se sobretudo interpretar, com brilho e magnificencia, o passado.

O seculo XIX, que ha pouco expirou, não só não teve uma escola ou um estylo verdadeiramente seu, mas assistiu a uma batalha indecisa dos estylos, d'onde saiu o eclectismo. Na doura Alemanha impera a arte grega; Hansen o architecto do parlamento de Vienna, talvez o mais bello do mundo, visitou a Grecia e dedicou toda a sua vida ao estudo da arte grega. Na Inglaterra, William Morris só reconhece como arte de valor a arte medieval, a verdadeira arte popular. Na França, depois de assistir ao eregitamento de monumentos de arte classica, Victor Hugo e Viollet-le duc levantam o grito a favor da arte gothica. A Italia conserva-se o paiz classico da arte classica.

Na technologia o progresso foi enorme, dando logar a construções grandiosas de carácter utilitario. A scienzia de Schrödler excede a de Brunelleschi ou de Miguel Angelo, mas a cupula metallica das exposições não é mais bella que os zimbórios de pedra das cathedraes. E para a habitação tratou-se como nunca de dar satisfação ao problema de fazer a casa salubre na cidade salubre.

Em Vienna e Munich esboçam-se os principios da escola successionista, d'um novo estylo. E as recentes exposições de Turim e Dusseldorf apresentam aberta e notavelmente a arte nova nos edificios e no mobiliario, mas não a sua plena consagração. Planat classificou-a ironicamente de mistura dos estylos egipcios e assyrios banhados por extracto japonez. O architecto de Dusseldorf confessou com pena que o publico ria ágargalhadas da decoração, de certo extravagante, de algumas salas.

Não ha duvida, domina a feição utilitaria e o pittoresco extingue-se no meio dos aplausos, que só a alma do poeta lamenta e repudia.

A esthetica terá de abrir novas vias ao sentimento, ainda que talvez guiada nos primeiros passos pelas fantasias eruditas de Julio Verne. Mas em todas as épocas a architectura começou por ser utilitaria.

ALFREDO VEIGA,  
(Cap. de engenharia.)

## EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ

Foi nomeado commissario régio d'esta exposição o sr. conselheiro Lecocq, illustrado director geral da agricultura.

Congratulamo-nos com tal nomeação que garante ao mesmo tempo a maior seriedade em todos os actos relativos á exposição portugueza, o maior zelo e interesse em tudo que respeite á nossa representação, a maior idoneidade na escolha dos productos a expôr, o maior escrupulo nas contas.

Está na memoria de todos o que se tem passado e

continua a passar-se com a ultima exposição de Paris. Contam-se episodios e relatam-se discussões da commissão da exposição portugueza na capital da França. Sabe-se que se gastou muito, embora se não possa saber ainda nem poderá saber-se talvez nunca quanto se gastou. E todos que visitaram a exposição portugueza em Paris conservam na memoria a triste impressão que lhe deixaram as nossas installações.

Os annos vão passando e nem o relatorio geral aparece a lume.

Não podiam repetir-se agora esses factos pouco edificantes, sobre os quaes a camara dos deputados se tem conservado muda, apesar das affirmações em contrario de alguns dos seus membros.

Bem avisado andou o governo em escolher para commissario régio um funcionario de vida immaculada, culto, trabalhador e competente. Não se prendeu com a circumstancia de que esse homem milita em partido diferente. Conhecia a sua idoneidade, tanto lhe bastou.

Estamos seguros de que as cousas agora hão de correr por modo a não nos arrependermos, gastando pouco mas utilmente. O governo está na intenção de usar da mais severa economia, certo de que as exposições universaes servem muitas vezes mais para as cidades e paizes em que se celebram do que para as nações que nelas participam. Se transigem em concorrer e se se dispõem a fazer despesas penosas para os seus recursos, é quasi sempre porque não podem, sem des cortezia eximir-se ás solicitações das chancelarias que considerariam uma desattenção a falta á chama geral.

A exposição americana pôde ainda assim fazer exceção á regra, e trazer nos algumas vantagens reaes.

O povo americano é um povo pratico e utilitario. Ha de estudar na exposição, e ha de examinar com cuidado os productos, que acudirem á grande feira, sob o ponto de vista commercial.

A nossa exportação, que é limitadissima para os Estados Unidos apesar d'um tratado de commercio moderno, pôde e deve crescer e accentuar-se. Nas conservas de peixe vae subindo animadoramente; em vinhos, porém, e em outros productos agricolas ou mineiros é escassa.

Ora Portugal figura como um bom cliente da America. Basta lembrarmo-nos dos petroleos, dos trigos, dos algodões e das madeiras, quando não pensemos noutras cousas.

Se vier a estabelecer-se uma carreira de vapores ou vier a modificar-se a derrota d'alguns d'esses grandes barcos que fazem a navegação transatlantica, o movimento commercial dos dois paizes ha de augmentar, até porque passará a ser com bandeira da propria nacionalidade, parte do trâsiego commercial actualmente feito com bandeira alheia, geralmente a ingleza.

A exposição de S. Luiz aparte o apparato, o geito americano para fazer tudo enorme, a mania do colossal, a vaidade *yankee* de apregoar os milhões de dollars que se gastam, para espanto e admiração do velho mundo, apesar dos seus terríveis hoteis cidades, das suas torres monstruosas, dos seus edificios feitos com maior preocupação pela graudeza do que pela belleza, ha de ser um facto importante na historia do desenvolvimento industrial do mundo. Estão empenhados nisso a vaidade e os dollars d'um paiz brioso e rico. Será porventura até um facto que venha a marcar o declinar de muito ramo fabril na Europa, á qual a concorrença americana vae fazendo uma sombra já intensa. Deve ella preoccupar-se com isto e estudar tambem na sua propria exposição para não perder terreno e inutilizar os seus meios de trabalho, porque á America nem

falta o carvão barato que é o pão da industria, nem o potencial electrico quasi gratuito que é a força economica e portatil, nem a riqueza das mais celebres minas de metaes e jazigos mineraes, nem a opulencia d'um solo uberrimo, nem a vantagem de algumas culturas industriaes que não ha na Europa, nem a iniciativa ou-sada, audaciosa e imaginosa que caracteriza os seus cidadãos, nem o espirito inventivo que faz desabrochar em todas as suas industrias, grandes e pequenas, agricolas, fabris, extractivas, uma verdadeira inflorescencia de machinismos engenhosos, multiplicando o trabalho, regularizando e embaratecendo o producto.

Acautelem-se os consules e mandem vêr bem!

\*

Para nós é, infelizmente, menor o perigo e até, sob o ponto de vista agricola e o mais restricto da vinicultura, poderemos lucrar. Na exposição de S. Luiz deverão os americanos, cujo paladar e olphato não esteja embotado pelas horrorosas drogas que ingerem, apreciar o perfume, o sabor dos nossos vinhos e comparal-os com as imitações, ou com os seus vinhos de uva raposeira.

Uma exposição portugueza bem escolhida, seleccio-nada com methodo e criterio, sem outro pensamento que não seja o bem do paiz e concorrer para lhe affirmar os creditos de nação civilizada que executa uma das segundas partes no grande concerto do trabalho, que progride e não pensa só nos seus velhos pergaminhos; pode contribuir para conciliar mercado aos productos da sua actividade, pôde ser economica e ao mesmo tempo perfeita.

A par d'ella porém deve haver pessoas competentes e trabalhadoras que constituam uma missão subdividida em diversas especialidades, que examine os productos que concorrem, principalmente os productos americanos e os seus meios de producção, que estude sob o ponto de vista economico a organizaçao fabril e sob o ponto de vista commercial os processos da expansão e da concorrença da grande república, a sua estrategia e a sua tactica mercantil, missão modesta, sem apparatus de representação mas garantindo um trabalho austero e cuidadosamente executado, que publique os seus relatorios para conhecimento e instrucção do publico.

Assim ganharia o paiz mais, porque aprendia com a lição dos outros paizes.

A S. Luiz não se vae como a Paris para gosar os encantos da grande e mundana cidade caprichosa, futile, a cidade da arte e da elegancia, da voluptuosidade e prazer; vae-se para trabalhar utilmente.

O dinheiro que gastarmos deve ser uma semente lan-cada á terra para ser reproduzida e multiplicada no fructo.

Que a terra se amanhe bem, que a semente se lance na sazão propria, e que não venham as tempestades da politica prejudicar a germinação, o desenvolvimento ou a fructificação da seara.

Por agora só diremos que o feitor foi bem escolhido

O. S.

### Questão sobre transportes

A companhia geral dos Omnibus de Paris perdeu nos tribunaes a acção que intentára contra a cidade pela violação do contracto de 1860 que lhe concedera o monopólio dos transportes em commun dentro de Paris.

O tribunal do Sena decidiu que o caminho de ferro Metropolitano, pelo qual se circula no sub-solo, nada tinha com esse monopólio. O estabelecimento de tremvias a penetração escapava tambem á acção do monopólio.

## PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor. — Acha-se realizada, nos termos da carta de lei de 14 de julho de 1899 e do regulamento de 2 de novembro do mesmo anno, a primeira operação de credito, na importancia de réis 1.500.000\$000, com o serviço respectivo garantido por uma parte das disponibilidades do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, devendo por tanto ser feita a distribuição dos recursos obtidos, em harmonia com as disposições do citado regulamento.

o orçamento ordinario dos caminhos de ferro do Estado para o corrente anno economico foram orçadas em 410.000\$000 réis as receitas provaveis do fundo especial, destinando-se a quantia de 150.000\$000 réis á compra de material circulante e 260.000\$000 réis á construcção de linhas e a obras novas nas linhas em exploração.

Agora, que acresce ás receitas ordinarias presentes a quantia de 1.500.000\$000 réis, indispensavel se torna a revisão do orça-mento, que em circumstancias normaes só passado o primeiro semestre do anno economico é feita.

Foi esta consideração que me levou a preparar o presente projecto de decreto, com a tabella annexa, baseada na proposta do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, conforme preceitua o artigo 61.º do regulamento citado.

As receitas deverão ser elevadas a 1.950.000\$000 réis, acrescentando-lhes, além do producto do emprestimo, a quantia de 40.000\$000 réis, que nos termos do artigo 19.º da carta de lei de 12 de junho de 1901, tem de ser entregue pela Camara Municipal de Setubal para a construcção do prolongamento do caminho de ferro desde a estação actual até a margem do Sado.

Na respectiva distribuição convém dar a preferencia aos melhoramentos indispensaveis nas linhas existentes, como aquisição de material circulante e de machinas-ferramentas, obras novas e complementares, cujos encargos não podem ser considerados despesas de exploração, e por lei incumbem ao fundo especial.

Entre esses melhoramentos figura a construcção da ponte do Pinhão e das estradas de accesso das estações, que em virtude do decreto de 2 de junho e do n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho ultimo constituem encargo do fundo especial.

Na distribuição proposta foram incluidas as despesas já autorizadas e pagas no trimestre findo, visto abranger o orçamento a totalidade das receitas e despesas do anno economico.

Com a quantia de 500.000\$000 réis, destinada para material circulante, são adquiridas doze locomotivas Compound, já contractadas, e duas locomotivas-tenders, o que permitirá operar transformação profunda dos horarios dos comboios de passageiros em ambas as linhas do Estado e melhorar o serviço de mercadorias. Para as linhas do Minho e Douro estão sendo feitas trinta e quatro carroagens de novos typos aperfeiçoados e cincuenta vagons, e para as do Sul e Sueste continuará a feitura, nas officinas do Barreiro, de vagons e carroagens.

Incluiu-se naquella verba a collocação de freios automaticos no material de ambas as direcções, completada com a collocação de apparelhos de rebate, com que veem já dotadas as novas carroagens e que permitem aos passageiros pedir socorro fazendo parar o comboio.

Conta-se com a aquisição de guindastes para as estações do Barreiro e Porto A e de barcaças para o serviço fluvial do Sul e Sueste.

A compra de diversas machinas-ferramentas para as officinas, a ampliação da installação electrica para a illuminação e distribuir energia electrica nas do Barreiro, não foi esquecido. Para os melhoramentos enumerados foi destinada a quantia de réis 52.000\$000.

As obras de abastecimento de aguas, que por vezes é escasso e em que deve ser attendida a qualidade das aguas, algumas das quais, hoje usadas, são pouco proprias á duração do tubular das caldeiras, são dotadas com uma verba de 15.000\$000 réis.

A ampliação de estações, construcção de marquesas, de caes cobertos, de casas de habitação do pessoal, de passagens superiores destinadas a evitar o transito publico em estações de muito movimento, e outros melhoramentos, que estão sendo realizados ou vão ser ordenados, destinou-se a importante verba de réis 160.000\$000.

Para a construcção das pontes do Pinhão e do Pocinho, contractadas e em execução, a verba de 80.000\$000 réis no actual anno economico é suficiente.

A' construcção de estradas de acesso das estações vae-se imprimir a conveniente actividade, concluindo-se umas e começando-se outras, que serão concluidas no proximo anno economico, no qual convirá dar o maximo incremento á construcção das estradas que mais podem concorrer para o aumento do trafego nas linhas do Estado. A verba de 80:000\$000 réis, agora incluida na distribuição proposta, será provavelmente reforçada quando se proceder, em fevereiro, á revisão do orçamento dos caminhos de ferro do Estado, nos termos do artigo 30.º do regulamento de 2 de novembro de 1899.

As verbas enumeradas e destinadas a melhorar as condições de exploração das linhas existentes sommarão pois a avultada quantia de 820:000\$000 réis, á qual ha que juntar 84:607\$080 réis, serviço do emprestimo, para determinar as disponibilidades que podem ser consagradas ao estudo e construcção de novas linhas e que attingem 1.005:392\$920 réis.

Urge acabar a estação do Porto, cuja plataforma se concluiu ha pouco, e construir a estação de Contumil, subsidiaria da de Campanhã, conforme Vossa Majestade houve por bem determinar por decretos de 10 de setembro ultimo.

A verba de 120:000\$000 réis no actual anno economico é mais que suficiente para um largo desenvolvimento de trabalhos.

A' construcção da linha da Regua a Villa Real convém dar o maximo desenvolvimento, contando já com aquisições de material fixo que tem de se fazer; por isso se eleva a 240:000\$000 réis a respectiva dotação.

A linha do Pocinho a Miranda deve ser construída sem demora, em vista da sua benefica função económica e de superiores considerações da justiça distributiva.

O decreto de 15 de julho ultimo, que alterou a sua classificação, eliminando a parte de via larga entre o Pocinho e Carviças, que pelo seu elevadissimo custo impediu a construcção da linha, removeu o principal obstáculo á realização de tão útil melhoramento, sem prejudicar as condições de exploração dos valiosos jazigos ferríferos de Roboredo.

A construcção, já assegurada, da ponte do Pocinho sobre o Douro, que, além de ligar os dois troços da E. R. n.º 9, hoje separados pelo rio, é a primeira e a mais importante obra da linha do Pocinho a Miranda, representa um passo decisivo para a sua realização. O estado de adeantamento dos estudos da 1.ª secção permite prever o começo dos trabalhos na margem direita ainda no presente anno economico, para o que se destinou uma verba de 50:000\$000 réis, devendo se dar á construcção o conveniente incremento no anno proximo futuro.

A linha do Tamega é, sem dúvida, uma das mais importantes que ao norte do Mondego urge construir, e deveria ter sobre todas a precedencia, se a necessidade de ligar uma capital de distrito com a rede ferro-viaria não tivesse feito emprehender com justa razão a construcção da linha de Regoa por Villa Real a Chaves. Não deixa por isso de ser importantíssimo melhoramento, que deve ser realizado o mais cedo possível, a construcção do troço de Livração a Cavez, que está sendo estudado. A falta de projecto e a exiguidade relativa de verba a distribuir oppunham-se a que essa linha fosse contemplada. Se no proximo anno economico se efectuar, como é possível e necessário, a emissão de nova série de obrigações, convirá sobremodo iniciar a sua construcção. Entretanto contou-se com a verba para estudos; tanto d'esta linha como de outras que figuram na carta de lei de 1 de julho, e cuja construcção não pode por enquanto ser começada.

Na rede complementar ao Sul do Tejo figura em primeiro lugar, como a sua capital importância exige, o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, para cuja construcção por empreitada geral vae ser aberto concurso. O prazo d'este e a demora inevitável na realização dos trabalhos preparatórios permitem limitar á modesta verba de 60:000\$000 réis a dotação necessaria para o corrente anno economico.

Ao rendoso e facil prolongamento de Faro a Villa Real, quasi concluído até a Fuzeta na extensão de 20 kilómetros, convém imprimir grande actividade. Está aprovado o projecto até além de Tavira e em concurso as respectivas empreitadas. Acha-se muito adeantado o projecto definitivo da parte comprehensiva entre Tavira e Villa Real. Para o corrente anno, conta-se pois com a dotação de 240:000\$000 réis, que abrange a despesa paga no primeiro trimestre.

A' construcção do prolongamento da linha de Evora entre Estremoz e Villa Viçosa vae ser dado inicio e activo incremento, como convém, contando-se por isso com a verba de 130:000\$000 réis.

A linha do Sado é, a par do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, a de maior importância económica e mais instante necessidade ao Sul do Tejo.

Está elaborado e aprovado o projecto do primeiro lanço da estação de Setubal á margem do Sado, cuja construcção, prescrita já nas leis de 23 de março de 1883 e 14 de julho de 1899, vae ser começada, dando-se-lhe o maximo desenvolvimento.

Do segundo lanço da estação nova de Setubal ao Pinheiro, que abrange a maior dificuldade a vencer, constituída pela tra-

vessia do esteiro de Marateca, está adeantado o estudo, que tinha de ser baseado num vasto e arduo levantamento hydrographico, executado na quadra do anno menos propria para trabalhos no campo em zona palustre como aquella.

No valle do Sado a execução de estudos durante o verão seria violencia condenável em vista da insalubridade da região; aguardou-se por isso o fim do outono para organizar as brigadas que os hão de fazer.

Na construcção do primeiro lanço pode-se trabalhar activamente e do segundo podem ainda ser construídos os primeiros kilómetros no presente anno economico, logo que haja projecto aprovado, pelo que se contou com a dotação de 120:000\$000 réis para a linha do Sado. Em 1904-1905 deverá a dotação ser a maior possível em vista da sua excepcional importancia.

A linha de Ponte de Sôr, de incontestável importancia económica e de facil construcção, é um dos mais valiosos complementos das linhas do Sul e Sueste.

Estão adeantados os estudos, achando-se já aprovado o anteprojecto de dois lanços, cujos projectos definitivos dentro em pouco estarão em condições de ser executados e que abrangem o troço de Evora a Arraiolos.

Contou-se pois com uma dotação de 80:000\$000 réis para esta linha.

Este fraccionamento de trabalhos resultou do criterio em que se fundou a carta de lei de 1 de julho ultimo e que no relatório da respectiva proposta foi largamente justificado. Partindo-se de linhas em exploração, os troços successivos em relação a cada linha complementar, mas simultaneamente construídos em diversas, permitem ir alargando pouco a pouco a zona servida, com a maxima economia de construcção e exploração e segundo a mais equitativa e prudente distribuição de benefícios pelas regiões tributárias das linhas do Estado.

Iniciado como se encontra o recurso ao credito em boas condições, sem o minimo encargo para o orçamento geral do Estado; aberto o caminho ás obrigações de caminhos de ferro, que tem nas largas e crescentes disponibilidades do fundo especial segura garantia, está dado o primeiro passo para a completa vigencia do regimen benefico que tem por fundamento a lei de 14 de julho de 1899.

E' pois de esperar que se continuem a tirar d'elle os fructos de que é susceptivel, prosseguindo nos annos seguintes activamente a construcção das linhas complementares.

Taes são, Senhor, as considerações em que se baseia o presente projecto de decreto, que espero merecerá a aprovação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 21 de outubro de 1903.—Conde de Paçó-Vieira.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, nos termos do artigo 61.º do regulamento aprovado por decreto de 2 de novembro de 1899, aprovar a tabella da distribuição das quantias a despesar no corrente anno economico por conta do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, que baixa assignada pelo referido Ministro e Secretario de Estado, annexa ao presente decreto.

O referido Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de outubro de 1903.—REI.—Conde de Paçó-Vieira.

#### Tabella rectificada das receitas orçadas para 1903-1904 e da respectiva distribuição de despesa

Receita	
Receitas incluidas no orçamento ordinario .....	410:000\$000
Subsídio da Camara Municipal de Setubal para o prolongamento do caminho de ferro até a margem do Sado (carta de lei de 12 de junho de 1901) .....	40:000\$000
Receita proveniente da 1.ª série de obrigações, emitida nos termos da base 3.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899 .....	1.500:000\$000
	<hr/>
	1.950:000\$000

Despesa	
Acquisição de material circulante .....	500:000\$000
Obras novas nas linhas em exploração, machinas-ferramentas, guindastes, material para o serviço fluvial, renovação de pontes .....	160:000\$000
Construcção de estradas de acesso das estações (n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho de 1903) .....	80:000\$000
Construcção das pontes do Pinhão e do Pocinho (decreto de 5 de dezembro de 1901) .....	80:000\$000

## Estudos e construção de linhas:

Linha do Pocinho a Miranda..	50:000\$000
Linha da Regua por Villa Real a Chaves.....	240:000\$000
Estação central do Porto e estação de Contomil ao k° 2,5 da linha do Minho .....	120:000\$000
Prolongamento do Barreiro a Cacilhas .....	60:000\$000
Prolongamento de Faro a Villa Real .....	240:000\$000
Prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa .....	130:000\$000
Linha do Sado, incluindo o pro- longamento desde a estação de Setúbal à margem do rio Sado.....	120:000\$000
Linha de Ponte de Sôr .....	80:000\$000
Estudos das linhas enumeradas na carta de lei de 1 de julho de 1903 a que não é dada do- tação especial .....	5:392\$920
Serviço do empréstimo contractado.....	1.045.392\$920 84.607\$080
	1.950:000\$000

Paço, em 21 de outubro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento do apeadeiro dos Machados, ao kilometro 205,560 da linha do Sueste: ha por bem, conformando-se com as conclusões do parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 15 do corrente mez, aprovar o referido projecto e orçamento, o qual fica reduzido á quantia de 3:760\$000 réis.

Paço, em 23 de outubro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Tendo saído com inexactidões no *Diário do Governo* n.º 107 de 15 de maio ultimo as alíneas *d* e *j* da clausula 43.º do alvará de 22 de novembro de 1901, que concede á Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães a auctorização para construir e explorar por noventa e nove annos o prolongamento entre Guimarães e Fafe do caminho de ferro de Guimarães, se fazem as seguintes rectificações:

*d*) Onde se lê: «com exclusão das despesas accessórias e do resto», deve ler-se: «com exclusão das despesas accessórias e do sello»;

*j*) Onde se lê: «pelo prazo de trinta annos, de todos aqueles a que fosse obrigada pelas leis em vigor», deve lêr-se: «pelo prazo de trinta annos e de todos aqueles a que fosse obrigada pelas leis em vigor».

### Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

#### Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os efeitos do artigo 7.º do regulamento do estabelecimento e exploração das industrias electricas, aprovado por decreto de 19 de julho de 1901, 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 23 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia do Caminho de Ferro de Cintra á Praia das Maçãs, para estabelecimento de uma linha para ser explorada por tracção electrica entre Cintra e Praia das Maçãs.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto devem ser presentes na referida Inspecção Geral.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 22 de outubro de 1903—O Engenheiro Inspector Geral, *Paulo Benjamim Cabral*.

### Ministerio dos Negocios da Fazenda

#### Direcção Geral da Thesouraria

Achando-se contractada com a Companhia dos Tabacos de Portugal a collocação firme de uma série de obrigações de juro de 4½ por cento para realizar a quantia de 1.500:000\$000 réis, destinada a ocorrer a despesas de construção de linhas complementares dos Caminhos de Ferro do Estado, a obras novas nas linhas em exploração e á aquisição de material circulante, com fundamento nas auctorizações concedidas pelas cartas de lei de 14 de julho de 1899 e de 1 de julho do corrente anno:

#### Hei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º O ministro da fazenda fará orçar e emitir pela Junta do Credito Publico uma série de desenove mil quatrocentas e quarenta e quatro obrigações de 90\$000 réis cada uma, para realizar a somma de 1.500:000\$000 réis, destinada á construção de linhas complementares dos Caminhos de Ferro do Estado, a obras novas nas linhas em exploração e á aquisição de material circulante, com fundamento nas auctorizações concedidas pelas cartas de lei de 14 de julho de 1899 e de 1 de julho do corrente anno.

Art. 2º Estas obrigações serão nominativas ou ao portador, e vencerão o juro de 4½ por cento ao anno, a contar de 1 de julho de 1903, pagaveis aos semestres nos dias 2 de janeiro e 1 de julho de cada anno, nos cofres do Estado encarregados do serviço da dívida publica.

Art. 3º As referidas obrigações serão reembolsaveis no prazo de sessenta annos, a contar de 1 de julho do corrente anno, por sorteio ao par ou por compra no mercado abaixo do par, á escolha do Governo, reservando-se este a faculdade de antecipar a amortização quando lhe convier.

O pagamento dos titulos sorteados será efectuado nas épocas do vencimento do juro.

Art. 4º Os sorteios para amortização quando haja de ser feita por essa forma, realizar-se-hão em 15 de dezembro e 15 de junho de cada anno, no Ministerio da Fazenda, deixando as obrigações sorteadas de vencer juro a contar da data da sua amortização.

Se na occasião de serem apresentadas para reembolso lhes faltarem coupons correspondentes a uma data posterior á da amortização, a importancia d'esses coupons será deduzida do capital a reembolsar.

Art. 5º A administração dos Caminhos de Ferro do Estado entregará mensalmente, nos precisos termos da lei de 14 de julho de 1899 e seu regulamento de 2 de novembro do mesmo anno e até findar a amortização, o duodecimo necessário para o pagamento do juro e amortização annual das obrigações na Junta do Credito Publico, por onde correrá o serviço das mesmas obrigações.

Art. 6º No orçamento do Ministerio da Fazenda e no capitulo da dívida publica fundada a cargo da Junta do Credito Publico, será annualmente descripta em separado a quantia de 84.607\$080 réis, importancia dos juros e amortização dos titulos da série de que trata o presente decreto.

Art. 7º Nos termos da base 3.º da carta de lei de 14 de julho de 1899 é consignada do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado a parte necessaria para o serviço das referidas obrigações, a qual deverá ficar sempre isenta de qualquer outra applicação até final amortização ou reembolso dos titulos a cujo serviço é adstricta.

Art. 8º Nos termos do § 5.º, do n.º 11.º, da base 3.º annexa á carta de lei de 14 de julho de 1899, as ditas obrigações são isentas de quaisquer impostos ou deduções.

Art. 9º As obrigações serão representadas por titulos de uma, cinco e dez obrigações nominativas ou ao portador e terão as assinaturas do ministro e secretario de estado dos negócios da fazenda, de dois membros da Junta do Credito Publico e de um funcionario superior da Direcção Geral da Thesouraria, podendo todas as assinaturas ser de chancela excepto uma.

Art. 10º Para a emissão das obrigações de que trata o presente decreto passar-se-há a competente obrigaçao geral assignada pelo ministro e secretario de estado dos negócios da fazenda e pelo director geral da Thesouraria, a fim de receber o visto do Tribunal de Contas quando na mesma obrigaçao esteja lançada a declaração de conformidade pela Junta do Credito Publico, nos termos do n.º 6.º do artigo 8.º do seu regulamento organico e do artigo 23.º do decreto de 14 de agosto de 1893.

Art. 11º Pela Junta do Credito Publico, Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e Direcção Geral da Thesouraria serão dadas as instruções necessarias nas épocas convenientes para a inteira execução d'este decreto.

Os ministros e secretarios de estado dos negócios da fazenda e das obras publicas, commercio e industria assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 12 de outubro de 1903—REI — *Antonio Teixeira de Sousa—Conde de Paçô-Vieira*.

## TRACÇÃO ELECTRICA

Inglaterra.—Foi inaugurada a via ferrea electrica de Liverpool a Birkenhead que passa em tunel sob o rio Mersey.

Esta linha era explorada por tracção a vapor mas o fumo era tanto que fazia já uma incrustação de 5 centímetros na abobada do tunel.

Emprega-se a corrente continua com 650 voltios.

Os comboios partem de 3 em 3 minutos em ambas as direcções.

Cada comboio tem geralmente duas carruagens, sendo uma automotor.

A fonte electrica está em Shore Road perto da estação de Hamilton Square, em Birkenhead. Tem 9 caldeiras tubulares de Sterling com 142<sup>m</sup>.5 de superficie de aquecimento, munidas de carregadores automaticos Kovey, movidos por uma machina Westinghouse.

As machinas são tres que dão 94 voltas por minuto. A potencia é de 1.650 c.v.

Ha 24 carruagens motrizes e 33 ordinarias.

**Suissa.** — Foi substituida pela tracção electrica a tracção a vapor na linha ferrea de Friburgo a Morat 122 km. com as inclinações maximas de 3 %.

A energia vem d'uma fonte electrica com corrente triphasica de 8.000 voltios.

Os comboios, em plano horizontal, teem a velocidade de 35,2 km. por hora. Compoem-se d'uma carruagem automotora e d'uma rebocada.

**Allemanha.** — Foi inaugurada a linha ferrea electrica de Berlim a Grosslichterfelde. Os comboios teem tres carruagens, duas de 3.<sup>a</sup> e uma de 2.<sup>a</sup> classe, mas podem ser de cinco carruagens.

Os motores são na parte anterior das carruagens de 3.<sup>a</sup> classe. Cada comboio ordinario pôde transportar 200 passageiros.

As partidas, normalmente, são de 20 em 20 minutos, mas podem augmentar até serem de 5 em 5. O percurso que é de 9,05 km. executa-se em 17 minutos, mas a velocidade pôde chegar a ser de 60 kilometros por hora.

## NOTAS DE VIAGEM

### IX

**O Baikal, a sua travessia e as suas travessuras—Misterios das aguas—O trem de Missowaya—Commodidades e economia—A Pekim em 15 dias—Gelo e calor.**

Como o grande lago da Siberia trata os seus passageiros em pleno verão, vim o no artigo anterior. Mas quando o outono se aproxima é vulgar encontral-o de sobrecenho carregado, vendo de má catadura que o vapor o quer percorrer cheio de excursionistas alegres; e faz-lhes então uma recepção desagradável, revolvendo as suas aguas e ora elevando o «Angara» nas cristas das suas ondas que sobem por vezes a dez metros de altura, ora deixando o profundar entre o seu seio, como se nelle devesses barco e passageiros sumir-se na voragem.

Foi uma d'essas recepções a que me fez o lago sagrado,—como lhe chamam os chamans (padres idolátricos, dos Buriats) e os padres da religião de Lâma, em vista dos muitos logares santos que se encontram nas suas margens e ilhas—á minha passagem para cá, obrigando quasi todos os meus companheiros de viagem a entregar-lhes o almoço que haviam ingerido pouco antes, dissabor a que escapei graças á animada conversa que mantivemos, uns cinco, unicos que conseguimos distrair o pensamento, remedio excellente para não enjoar.

Não faltará ahi quem se ria de haver quem enjoe ao atravessar um lago! Pois venham até cá, e verão o que é o Baikal de mau humor.

E' que tambem elle é mais que um lago, é quasi um mar, com os seus 34.179 kilometros quadrados de superficie e o comprimento de 640 kilometros. Maior do

que elle não ha outro na Europa nem na Asia, e nas outras partes do mundo só o Nyassa, na Africa, o Michigan e Huron, na America, lhe são superiores em grandeza.

Tem misterios, este lago, ainda não desvendados pela sciencia.

Por vezes a alteração das suas aguas não provem, como d'esta vez, da força do vento, mas de revoluções subaquáticas que se attribuem a erupções vulcanicas.

No inverno, quando elle está completamente gelado, quasi diariamente se abrem largas fendas, elevando-se os blocos de gelo que d'ellas saem a grande altura e irrompendo, após elles, a agua em cachões. Estas fendas atingem por vezes mais de tres metros de largura e mais de dois kilometros de extensão. Este phomeno é precedido e acompanhado por grandes ruidos e detonações, prolongando-se como os do trovão. As fendas cheias d'agua formam então especies de ribeiros que em breves dias gelam, mas logo novas aberturas se produzem com eguaes ruidos.

A profundidade das aguas é tal que as medições incompletas que se teem realizado desceram já a 1.688 metros e sabe-se que sitios ha em que a profundidade ainda é maior, sendo tambem notavel a grande descida vertical das suas margens.

Como já disse no artigo anterior, espera-nos sobre a ponte o comboio que faz o serviço de Missowaya a Dalni, a nova cidade fundada pelo antigo ministro da Fazenda, da Russia, o que lhe valeu perder as boas graças do soberano e o poz em riscos de ter que ir fundar novas cidades nas *steppes* siberianas. E' um comboio de material do Estado, composto de duas longas carruagens de 2.<sup>a</sup> e uma de 1.<sup>a</sup>, salão-restaurant e casa de banho, fourgon de bagagens e dynamo para a illuminação electrica.

As carruagens são de corredor lateral, e nos compartimentos os assentos e encostos transformam-se em camas, como nos vagons leitos; mas bem menos luxuosas são do que as da companhia internacional. Não tem tapetes no chão nem estofo nas paredes. Tudo oleados.

Como illuminação, além da lampada fixa no tecto ou na parede, ha um candieiro movel que se põe onde se quer.

Quem quizer ter a porta um pouco aberta, durante a noite, pôde fazel-o por meio de um bem imaginado fecho que só por dentro se abre.

Ha campainhas electricas para chamar o conductor que vae em cada carro, como para o restaurante.

Mais de uma vez por dia, nas estações em que a paragem é maior, vem uma servente varrer e limpar os compartimentos e o corredor.

D'aqui lembro este serviço á nossa companhia da Beira Alta, no percurso da qual os passageiros tão incomodados são, no verão, com a poirada. Com uma pequena despesa podia dar-lhes esta comodidade de aceio aquella companhia que tão cuidadosa é no arranjo do seu material que me mereceu, no artigo, II, pagina 241, o epitheto de casa *arrumada* e não *arruinada*, como, por erro typographicico saiu. Tambem pelo mesmo motivo, poucas linhas abaixo se diz que os empregados de Salamanca tratam os passageiros com *franquia* amigavel, como se a *franqueza* se applicasse em Hespanha por meio de estampilha!

Mas voltando ao transsiberiano:

O serviço dos restaurantes, quasi todos, hoje, a cargo da companhia dos vagons leitos, é tambem inferior ao que a mesma companhia apresenta no seu trem de luxo.

O sistema russo, de uma só comida da 1 ás 5 da

tarde não agrada aos viajantes que não são do paiz, e estes comboios são, sobretudo, feitos para passageiros de fóra da Russia.

No que me levou para lá iam passageiros de onze diferentes nacionalidades, e naquelle em que vou agora regressando vae gente de dez paizes. Uma perfeita Babel.

Os preços das comidas são, todavia, muito económicos, sujeitos a uma tarifa imposta pela direcção: jantar de sopa, dois pratos e doce custa um rublo (uns 500 réis).

A região que se segue ao lago é mais accidentada do que a anterior, por isso o percurso se torna mais interessante.

Durante o percurso atravessamos muitos rios, por meio de pontes de ferro, e um unico tunnel, que se passa de noute, e em que o engenheiro constructor fez collocar sobre a abertura occidental uma lápide dizendo «Oceano Atlântico» e sobre a oriental outra dizendo «Oceano Pacífico».

Nas estações em que paramos, e que servem grandes cidades, constituidas quasi na totalidade por casas de madeira, ha bons e accados bufetes onde se serve razoavel comida aos viajantes dos comboios correios que não levam vagon restaurant.

Algumas estações são construidas a um nível superior 5 e mais metros á plataforma, communicando com esta por uma escadaria, a quasi toda a largura do edificio. As plataformas são todas de madeira e algumas attingem 150 metros de extensão, ou mais.

A linha não está concluida em muitos pontos, fazendo-se o serviço por desvios provisórios, ao lado da via definitiva que, entretanto, se vae concluindo, o que obriga os comboios a frequentes afrouxamentos da marcha.

Esta é lenta; mesmo onde a linha é já definitiva, nunca ultrapassa 45 kilometros; a construcção, porém, tanto da via como do material circulante, é tão perfeita e solida que durante o andamento o ruido é diminutissimo, limitando-se ao das rodas e esse ainda muito amortecido pelos isoladores em que são assentes as caixas dos vehiculos.

Não ha tremura de vidros nos caixilhos, portas que rangem, fechos que batem, como entre nós. Por isso se dorme durante a noite, no maior socego, e assim se consegue fazer uma viagem de 15 dias consecutivos e chegar-se tão bem disposto como se se houvesse partido na vespera.

Quando a linha estiver de todo concluida em construção definitiva, e assente com o transito de alguns tempos, a viagem poderá bem fazer-se em 12 e mesmo em 10 dias. Bastará, para isso, acelerar um pouco a marcha e encurtar as paragens nas estações, que hoje são longas demais.

Assim poderemos ir de Lisboa a Pekim em 15 dias, como hoje se vae em 22, como eu fui, mesmo sem aproveitar os mais rapidos trens, ate S. Petersburgo e ainda indo por esta via que não é a mais directa.

E já que durante a viagem da volta, nesta mesma linha, escrevo estas *notas*, em meado de outubro, aquecido por um bello sol em ceu sem nuvens, dir-lhes-hei que a viagem de regresso se pôde afontamente fazer até principio de novembro, sem receio do papão dos gelos e das temperaturas de 40° abaixo de zero, porque o Baikal só começa a gelar em meado de novembro, e enquanto ao percurso na linha, os comboios são por tal fórmula aquecidos que, embora (como ha dias succedeu) a neve caia incessante cobrindo por completo campos e arvoredos e povoações (um espectaculo des-

lumbrante que é preciso vir aqui para se admirar) como o demonstrarei em gravura, se as photographias que tirei não sairem más, em vista da pouca luz, o viajante não sente frio nestas confortaveis bocetas do transsiberiano.

## PARTÉ FINANÇEIRÁ

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 31 de outubro de 1903

Na nação vizinha vao-se dando uns factos, que recordam os que nos Estados Unidos do Brazil se devem á iniciativa rasgada e ao plano de conjunto que o sr. Campos Salles concebeu e tem feito executar para a restauração das finanças da república.

O sr. Villaverde, actual presidente do conselho de ministros, está empenhado em restaurar as finanças hespanholas, empregando para isso diversos meios como forças concorrentes destinadas a uma unica resultante — o melhoramento das finanças do seu paiz e com isso o s.m.eamento da moeda, como ali se diz com muita propriedade.

O «Banco de Espanha» vae ficar com a maior parte dos serviços da dívida publica e em especial com o do pagamento dos retalhos (coupons) e das amortizações por sorteio.

Resultam d'aqui economias e facilidades para os portadores de títulos. A contagem dos retalhos passa a ser feita por pessoal feminino.

D'acordo com o ministro da fazenda, o sr. Besada tem-se ocupado da circulação da prata e da desamortização, tratando-se da diminuição da moeda branca e d'uma repartição reguladora dos cambios, que o nosso ministro da fazenda tambem quiz introduzir e que tão combatida foi.

Uma comissão nomeada pelo governo está recompilando e redigindo o novo *Código de Hacienda*.

Estuda-se tambem a criação dos depósitos francos.

Vê-se que o programma é extenso e que ha nesse alguns numeros que conviria imitar no nosso paiz.

\*  
As inscrições apesar de serem muito procuradas não variaram de preços devido á grande abundância de papel que veio ao mercado.

Os títulos de 4% e 4 1/2%, tiveram muito pouco movimento, e fecham com vendedores.

Os títulos externos, continuam a ter preferencia para capitalização, havendo sempre grande facilidade na collocação de valores.

Acções do Banco de Portugal, fecham mais firmes, por se ter esgotado o papel que havia á venda

Acções do Banco Lisboa & Açores continuam com vendedores e as do Banco Commercial, com quanto as transacções tenham sido muito poucas, encontram mais facilidade na venda do que na compra. As do Banco Ultramarino fecham firmes.

Acções da Companhia do Gaz, tiveram algumas oscilações de preços, devido a especulação se mostrar receiosa sobre a tendência do papel.

Acções das Companhias de Moçambique e Zambezia continuam com preços baixos e com pouco movimento.

Obrigações da Companhia das Aguas sem movimento.

Obrigações predias pouco movimento, havendo sempre abundância de papel.

Obrigações Ambacas que se conservaram muito tempo firmes, sofreram uma pequena depreciação de preço devido á baixa em Amsterdam.

Os valores da Companhia Real, mereceram em especial a atenção dos especuladores, todavia os preços pouca oscilação tiveram e fecham firmes.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 15/16	42 7/8	Desconto no Banco
» cheque ..	42 1/2	42 1/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	671	672	No mercado.....
» cheque....	675	676	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	271	272	res.....
» cheque...	276	277	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v.	271 1/2	272 1/2	Premio da libra...
» cheque..	276 1/2	277 1/2	1\$120
Madrid cheque ..	850	860	e
			1\$130

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições de assent.	39,55	39,55	39,55	39,60	39,55	39,55	39,65	39,55	39,60	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55
" coupon	39,40	39,50	39,50	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20
Obrig. 4 0/0 1882.....	20.800	20.800	20.800	20.800	20.800	20.750	20.800	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750
" 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	48.700	-	48.700	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon.....	48.200	-	-	48.200	48.400	-	48.400	48.200	-	-	48.400	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	57.200	57.200	-	-	-	-	57.000	57.000	57.000	-	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int.....	56.900	56.900	56.900	-	-	56.700	56.600	56.500	56.500	56.700	-	-	-	56.600
" 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	115.000	-	115.000	115.000	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	160.000	160.000	-	160.200	160.200	-	160.500	-	160.500	-	-	-	-	-
" Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" N. Ultramarino.....	-	117.500	-	117.500	117.500	-	-	117.500	117.600	117.600	117.800	-	118.000	118.000
" Lisboa & Açores.....	-	124.000	-	-	-	-	-	-	124.000	124.000	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	143.600	143.700	144.000	-	-	-	143.500	143.500	143.500	-	-	143.800	143.500	-
" Comp. Phosphoros.....	88.700	88.800	88.800	88.800	-	89.700	89.800	90.000	90.300	-	91.200	91.200	91.200	-
" Real.....	-	-	37.000	-	37.000	-	37.500	-	-	-	-	-	-	37.500
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	-	-	-	-	-	-	-	93.800	-	93.800	-	-	-
" 5 0/0 .....	-	91.000	91.150	91.150	-	91.150	-	91.000	91.000	91.150	-	-	-	-
" Comp. Phosphoros.....	-	-	-	-	-	92.000	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3 0/0 1.º grau.....	-	-	-	-	82.500	-	-	-	-	-	-	-	-	82.400
" 3 0/0 2.º grau.....	42.000	42.000	-	42.000	41.900	41.950	-	-	42.300	42.200	-	42.400	42.350	42.300
" C. Nacional.....	73.200	-	-	-	-	-	-	73.400	-	-	-	73.500	-	-
" Atravez Africa.....	-	95.800	-	-	-	-	95.600	95.600	95.600	95.400	-	95.100	95.000	94.800
Paris: 3 0/0 portuguez.....	32,20	32,22	32,20	32,25	32,20	32,30	32,25	32	31,87	32,02	31,92	32	32,05	-
Acções Companhia Real.....	-	162	-	161	-	-	165	-	166	-	165	166	166	-
" Madrid Caceres.....	43	43	43,25	43	43	44	44	42,50	41,50	-	41,25	-	43,50	-
" Norte de Hespanha.....	218	219	219	220	220	220	218,25	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza.....	352	352	354	355	354	352	350	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	182	175	182	183	182,50	183	180	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.....	367	367	370	370	370	370	370	370	371	369	-	370	371	-
" 2.º grau.....	-	185	185	185	-	185	186	186	186,25	187,75	186	189	188	-
" C. Beira Alta.....	112,50	112,50	112,50	115	115	115	115	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres.....	143,50	147,25	147	147	146	146,75	147	144	145	144,50	146	145,50	145	-
" N. Hesp. (1.º hyp.).....	356	357	358	360	359,75	359,50	359,75	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	64	64	63,87	64	64,25	64	64	63,87	63,75	63,75	63,75	63,75	63,75	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.....	-	-	-	82	-	-	82,75	-	82,50	82,88	-	83	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhas	Período de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1903	1902	1903	1902
COMPAGNA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida.....	24 30 Set.	693	110.486.000	159.431	693	111.707.500	161.194	3.394.216.000	3.308.988.045
" 1 7 Out	"	97.536.000	140.741	"	98.793.776	142.559	3.491.752.000	3.407.781.821	83.970.179
" 8 14 "	"	98.272.000	141.806	"	98.793.776	142.559	3.590.024.000	3.506.575.597	88.448.403
Nova rede garantida.....	24 30 Set.	380	16.828.000	44.284	380	16.298.500	42.653	495.570.000	458.857.955
" 1 7 Out	"	16.580.000	43.631	"	14.497.244	38.150	512.150.000	473.355.179	36.712.045
" 8 14 "	"	15.392.000	40.505	"	14.497.224	38.150	527.542.000	487.852.408	39.689.597
Sul e Sueste.....	1 10 Set.	518	52.530.535	101.410	494	43.433.280	87.921	952.374.865	813.598.364
" 11 20 "	"	48.731.130	94.075	"	44.452.325	89.984	1.001.105.995	858.050.689	138.776.501
" 358	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 17 23 Set.	253	9.204.651	36.382	253	8.810.665	34.824	292.903.216	281.177.854	11.725.362
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella	27 2 Set.	105	2.498.889	23.798	105	2.559.340	24.374	60.132.289	58.632.787
" 3 9 "	"	2.436.685	23.206	"	2.359.926	22.475	62.568.974	60.992.713	1.576.261
" 10 16 "									

# LINHAS PORTUGUEZAS

**O descarrilamento em Soure.** — Não houve desastres pessoaes no descarrilamento do comboio expresso do Porto, ocorrido na estação de Soure.

O comboio com punha-se da machina 68, bagageira, uma carruagem do «Sleeping», uma de 1.<sup>a</sup> classe e duas de 2.<sup>a</sup> classe.

Sabe-se que o descarrilamento foi devido a errada manobra de agulha. O comboio que ia com a velocidade diminuida, pois tinha que cruzar ali com o comboio descendente do Porto, descarrilou quasi por completo, saindo dos carris, além da machina, a bagageira, a carruagem do «Sleeping» e ainda mais duas, que todas sofreram bastantes avarias.

Logo que no Entroncamento se teve conhecimento do descarrilamento, foi organizado um comboio de socorro, que partiu para Soure, sendo á mesma hora organizado outro na estação de Alfarellos, para trasbordo dos passageiros do «Sud-express», que teve de seguir pela linha de oeste, chegando a Lisboa ás 3 horas e meia da madrugada.

Na estação de Soure foi tambem organizado um comboio especial com o material de Alfarellos, partindo d'ali ás 11,32 da noite, conduzindo os passageiros do comboio descarrilado.

Os trabalhos do carrilamento e desobstrucção duraram toda a noite, sendo considerada a via livre ás 9 horas da manhã. Durante o dia carrilou-se o restante material e a locomotiva, que é das de grande velocidade, compound.

**Novos caminhos de ferro.** — Na reunião do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado realizou-se a distribuição dos fundos resultantes do empréstimo de 1.500 contos, pelas diversas construções a fazer e bem assim da verba de 400 contos á ordem do mesmo conselho, proveniente das receitas das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, que vão tambem ser empregados na construcção de novas linhas.

D'essas quantias, 700 contos são destinados a melhoramentos das linhas em exploração e aquisição de material circulante, e o restante vae ser empregado na construcção das novas linhas a que já nos referimos, e da estação central do Porto, etc.

Vão tambem ser encommendadas duas machinas tenders á casa Bayer e mais 24 vagons.

**Caminho de ferro do Malange.** — Os trabalhos d'este caminho de ferro teem prosseguido activamente. Os pilares e encontros da ponte sobre o rio Lucala estão quasi concluidos, devendo executar-se brevemente o lançamento do taboleiro metallico, que já se encontra em Loanda, parte no proprio local da ponte. Estão estudados e implantados no terreno 35 kilometros do traçado. Logo que a ponte esteja concluida, a construcção proseguirá com toda a actividade.

A Loanda teem chegado muitos vapores com material.

**Companhia Real.** — Na ultima reunião do conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes foi aprovada a proposta da direcção geral, para a compra de quatro carruagens automáticas, sistema Purry, para serem experimentadas na linha de Caldas a Alfarellos.

**Apedrejamento de comboio.** — Foi preso em Fornos de Algodres Joaquim Ribeiro, por ter apedrejado o «sud express» n.<sup>o</sup> 21, ao kilometro 158,300 em Muda do Peso.

**Lourenço Marques.** — Para este caminho de ferro vão

ser contratados com urgencia, mais machinistas, fogueiros, chefes de estação de segunda classe, factores, telegraphistas de primeira classe, conductores de trens, guarda-freios, engatadores e um fiel de armazem.

Das quatro machinas encommendadas em Inglaterra devem chegar a Lourenço Marques duas em 4 de novembro e duas em 21 do mesmo mez.

As tres que ultimamente foram compradas, bem como sessenta vagons fechados adquiridos em Inglaterra, estão já em serviço.

**Beira Alta.** — Reune, em meados do corrente mez, o tribunal arbitral incumbido de resolver o litigio entre o governo e a Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.

**Minho e Douro.** — Para saber se convém ao serviço d'estas linhas uma locomotiva compound, vae percorrer-as uma das machinas d'este sistema da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

**Sant'Anna a Vendas Novas.** — Está ligada a estação de Vendas Novas com a margem esquerda do Tejo junto da ponte em construcção. Mede 66 kilom. a linha até ahi. Na ponte está já assente o 12.<sup>o</sup> tramo. Faltam-lhe dois.

**Beira.** — Na linha ferrea da Beira, África Oriental, foi reduzida a dois terços a tarifa do transporte de arroz e de milho, em cargas superiores a 50 toneladas.

Fez-se igual reducção no transporte de linho entre Bulawayo e Port Ely.

# LINHAS ESTRANGEIRAS

## HESPAÑHA

Inaugura-se brevemente o troço de Yecla a Jumilla da companhia da via ferrea de Villena a Alcoy e Yecla.

\*  
Vão começar as expropriações para a linha de Hiniestra a Soutovenia para poder ligar-se Bilbao a Pineda e assim Madrid directamente com Bilbao.

\*  
Fala-se em Bilbao na construcção d'uma linha ferrea de Bilbao a Vitoria com um ramal por Mondragon.

\*  
A assembléa geral da companhia de via ferrea San Martin-Lieres, Musel, Gijon resolveu construir um ramal mineiro de Fresno a Saúl.

\*  
Continuam as obras da via ferrea do Cantabrico.  
Estão feitas as expropriações em 47 kilometros dos 54 que deve medir esta linha. Nas obras gastaram-se já 1.429.249 pesetas.

\*  
Foi aprovada a concordata com os credores que fez a companhia da via ferrea de Astillero a Ontaneda.

\*  
O governo frances e hespanhol assignaram um convenio para construir uma linha ferrea de via larga, entre Aix, Puigcerdá e Ripoll, pelo valle de Carol.

\*  
N'uma das ruas da cidade de Barcelona incendiou-se um carro electrico em virtude d'um curto circuito. Os passageiros fugiram assustados, ficando algus feridos.

\*  
Foi inaugurado o troço de 26 km. entre Otoniente e Alcoy da linha ferrea de Alcoy a Játiva, construida pela Companhia dos Caminhos de ferro do Norte.

Ficam assim prompts 65 km. d'esta via ferrea.

\*  
Foi concedida permissão á companhia da via ferrea central de Vizcaya para abrir ao serviço publico o troço do Durango á estação de Capatamonasterio no ramal de Elorrio.

## INGLATERRA

Inaugurou-se o serviço na nova linha ferrea de Yarmouth a Lowestoft do syndicato da Midland, Great Eastern e da Great Northern Railvay. Mede 9 milhas nas quaes ha o viaducto de Breydon Water com um vão de 800 pés, que tem 5 arcos fixos e

um tramo móvel que se desloca por meio d'uma máquina de gaz e mede 108 pés.

### AUSTRIA

Foi aberta ao tráfego a linha ferrea *Weidhofen-Zlabings* e a linha eléctrica *Tabor-Berlim*. Foram concedidas algumas linhas locais em *Trieste* e *Polna* entre *Meran* e *Mals*, entre a estação e a cidade de *Jaworzno*.

Abriu também à circulação a linha *Lumbach-Vorchdorf*.

No mês de maio houve nas linhas austriacas 7 descarrilamentos sendo dois em comboios de passageiros, 4 choques em comboios de mercadorias. Em junho 5 descarrilamentos em comboios de mercadorias.

Houve alguns ferimentos mas poucos e sem gravidade.

### ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

Na primeira metade do ano corrente foram construídas nesta república 2.221 milhas de vias ferreas.

No ano de 1902 haviam sido construídas 5.684 milhas.

O engenheiro francês de *Lobel* explorador da cadeia de *Alaska* apresentou o grande projecto d'uma via ferrea submarina que sahindo da rede americana vá pelo estreito de *Behring* ligar-se à linha do *Transiberiano*.

O projecto comprehende dois túneis de 6 km. desde o cabo do Príncipe de Galles à ilha *Diomedes* e outro com 26 km. d'esta ilha ao cabo *Dene* e à *Irkutsk*. Parece que este imaginoso engenheiro conta com o auxílio do governo dos Estados Unidos do Canadá e pretende o da Russia.

### MEXICO

A companhia *Kansas City, Mexico and Orient Railway* que constrói a linha de *Kansas City* ao porto *Bopolabaupo* está estudando um traçado que abrevia o trajecto de *Kansas City* a Mexico. A distância que separa *Kansas City* da capital é de 1.700 milhas.

A nova linha será a mais curta entre o Mexico e a cidade de *Duner*.

### INDIA INGLEZA

No fim do ano de 1902 a rede indiana media 25.036 milhas pertencendo 17.754 a sociedades particulares, 2.184 a estados indígenas, 5.998 ao governo.

Ha 33 administrações distintas.

Só são porém independentes do governo 5.462 milhas.

As bitolas são diversas: 5,6 pés, 2, 2,6. Com a bitola maior ha 14.312 milhas.

## Companhia Real

Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembléa geral dos accionistas em 20 de junho de 1903

### Exercício de 1902

(Continuação do n.º 380)

### Fundo de reserva extraordinária

Em 31 de dezembro de 1901 era constituído por 8.867 obrigações de 3% de 1.º grau:

Foi aumentado, em 1902, com o terço das obrigações antigas, que não se apresentaram à troca conforme a base 13.º do Convenio a saber:

369	obrigações de 3%
56	" 4%
507	" 4 1/2%

ficando portanto a sua existência em 31 de dezembro de 1902 em:

9.236	obrigações de 3%
56	" 4%
507	" 4 1/2%

Total.... 9.799 obrigações dos tipos acima.

### Fundo de reserva especial

Saldo credor em 31 de dezembro de 1902..... 172.558\$899

Deduções segundo a alínea c) do art. 61.º dos Estatutos:

Excedente 1899	84.403\$869	10%	8.440\$387
1900	299.902\$006	10%	29.990\$300
1901	424.748\$481	10%	42.474\$848
1902	623.418\$845	10%	62.341\$884
			143.247\$419

Importância representativa dos impostos em França sobre as obrigações do grau, nos anos de 1896 a 1898 levada à reserva, segundo resolução da assemblea geral de 10 de junho de 1901....

51.531\$880

Juros do nosso depósito em Londres, de £ 14.998, desde 24 de outubro até 31 de dezembro de 1902, £ 55.17.8, ao par.....

251\$475

Somma—Réis ..... 195.030\$774

Deduzindo:

Inversão em ouro metal, de réis 89.952\$875; a saber:

£ 1	ao par.....	4\$500
" 1.749	a 5\$690.....	9.951\$810
" 7.000 1/2	a 5\$870.....	41.002\$935
" 3.232	a 6\$100.....	20.000\$080
" 1.500	a 6\$250.....	9.375\$000
" 1.500	a 6\$290.....	9.435\$000
" 15 1/2	a 6\$294.....	97\$550

Total £ 14.988 que custaram—Rs. 89.962\$875

A mesma quantidade ao par—Rs. 67.491\$000

Diferença que se abateu....

22.471\$875

Saldo credor como acima....

172.558\$899

Fica este fundo constituído em 31 de dezembro de 1902, por:

£ 15.053-17-8 ao par..... 67.742\$475

Em réis moeda portuguesa..... 104.816\$424

Somma igual..... 172.558\$899

### Recursos efectivos da Companhia e sua aplicação durante o ano de 1902

Conforme com o documento n.º 5, eis, em resumo, noticia de todas as operações em dinheiro da nossa Companhia e da aplicação dada aos fundos arrecadados durante o ano de 1902:

#### Recursos

Saldos em 31 de dezembro de 1901.

#### Caixa em Lisboa:

Dinheiro.....	160.817\$004
Letras de cambio.....	1.933\$435
	162.750\$439

#### Banco Lisboa & Açores

(£ 14.285-7-2 e frs. 28.015,10)	685.256\$360
---------------------------------	--------------

#### Correspondentes:

Em Paris (francos 53.408,20).....	9.729\$050
Em Londres (£ 24.19-4).....	112\$350
Em Berlim ( Marcos 871.740,20).....	196.141\$545
Agencia aduaneira em Lisboa.....	205.982\$945
	1.175\$849
	1.065.165\$593

## Concursos

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

Em virtude do que dispõe o artigo 37.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, faz-se público que está aberto concurso para o preenchimento de vacaturas de escripturários de 3.º classe d'esta direcção.

Serão admittidos a este concurso todos os individuos que satisfazem ás seguintes condições:

- 1.º Ser portuguez;
- 2.º Não ter menos de dezoito, nem mais de trinta annos completos;
- 3.º Ter suficiente robustez attestada pela junta de saude;
- 4.º Ter cumprido a lei do recrutamento na parte que lhe for applicavel;
- 5.º Não ter responsabilidade criminal;

## 6.º Ter approvação no exame de admissão aos liceus;

Serão motivos de preferencia os bons serviços prestados nos caminhos de ferro do Estado, e, em igualdade de provas praticas, os atestados de maior numero de habilitações literarias e o conhecimento pratico de linguas estrangeiras, especialmente francesa, e da escripturação e contabilidade commercial.

Os concorrentes deverão dirigir a esta direcção os seus requerimentos, devidamente instruidos, até as tres horas da tarde do dia 12 do proximo mês de novembro.

O respectivo programma de concurso estará patente na secretaria d'esta direcção até o mencionado dia 12 de novembro.

As provas praticas deverão realizar-se no dia 16 do referido mês.

Porto, 13 de outubro de 1903.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Sud-Express

Desde 1 de novembro de 1903, os comboios n.º 53 e 54, Sud-Express, entre Lisboa-Paris, circularão na linha da Companhia Real, nos seguintes dias:

Comboio n.º 53, Lisboa-Paris, partida de Lisboa (Rocio) ás segundas e quintas feiras.

Comboio n.º 54, Paris-Lisboa, chegada a Lisboa (Rocio) nas noites de domingos para segundas e quartas para quintas feiras.

Lisboa, 20 de outubro de 1903.

#### Novo horario

No dia 1 de novembro proximo futuro entra em vigor, em todas as linhas d'esta Companhia, o novo horario que se acha affixado nos logares do costume.

Lisboa, 26 de outubro de 1903.

## Arrematações

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 de novembro proximo futuro, á uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e na sala das sessões do mesmo conselho serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de:

1.º 130.000 travessas de pinho para via larga á Direcção do Sul e Sueste, divididas em lotes de 10.000 travessas;

2.º 40.000 travessas de pinho para via larga á Direcção do Minho e Douro, divididas em lotes de 10.000 travessas;

3.º 20.000 travessas de pinho ou de carvalho para via estreita á Direcção do Minho e Douro, divididas em lotes de 10.000 travessas;

4.º 12.000 travessas de carvalho para via larga á Direcção do Minho e Douro, formando um lote;

5.º 10.000 travessas de carvalho para via estreita á Direcção do Minho e Douro, formando um lote.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador e poderão tambem ser enviadas sem comparecencia dos mesmos, entendendo-se neste caso, que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

Para ser admittido a licitar é preciso que o concorrente mostre ter feito em alguma das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio correspondente ao lote ou lotes que se propõe fornecer, sendo a sua importancia de 170.000 réis para cada lote, ou 3.570.000 réis para a totalidade do fornecimento.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados todos os dias uteis das onze horas da manhã ás quatro da tarde em Lisboa, na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, ou na Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e no Porto na Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 13 de outubro de 1903.

### Direcção do Minho e Douro

#### Secção da Regua a Villa Real

Pelo presente se faz publico que no dia 18 de novembro proximo futuro, pela uma hora da tarde, se ha de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso publico para adjudicação de duas empreitadas designadas pelas letras C e D de construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves, secção da Regua a Villa Real.

Os depositos provisórios para serem admittidos como licitantes são de:

- a) Para a primeira de 995.150 réis;
- b) Para a segunda de 770.000 réis.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação de cada uma das empreitadas.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas acompanhadas dos recibos dos depositos provisórios, e do documento exigido na alinea b da segunda condição da arrematação constante do respectivo programma, entendendo-se que por este facto desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação e cadernos de encargos, bem como os respectivos projectos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção d'esta Direcção em Campanhã.

Porto, 16 de outubro de 1903.

#### Fornecimento de artigos de drogaria

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de novembro proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 85.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

Porto, 26 de outubro de 1903.

#### Fornecimento de vidro em chapa

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de novembro proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 2.730 kilogrammas de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 18.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e na secretaria da direcção, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 26 de outubro de 1903.

### Direcção do Sul e Sueste

#### Prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa

Para os devidos efeitos se annuncia que pelas doze horas da manhã do dia 17 de novembro do corrente anno, na secretaria da Direcção do Sul e Sueste, nesta cidade, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º andar, e perante uma comissão presidida pelo engenheiro director, terá lugar o concurso para adjudicação de tres empreitadas de terraplenagens e obras de arte para construcção do prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, as quais teem os n.ºs 1, 2 e 3 e são comprehendidas, respectivamente

te, entre os perfis n.º 0 a n.º 20, n.º 20 a n.º 81 e n.º 81 a n.º 118 do projecto aprovado.

As bases da licitação, que será em carta fechada, são: para a empreitada n.º 1 de 11:000\$000 réis para a n.º 2 de 35:000\$000 réis e para a n.º 3 de 6:400\$000 réis.

Para admissão ao concurso é necessário fazer préviamente os depósitos provisórios de 275\$000 réis para a empreitada n.º 1, de 875\$000 réis para a n.º 2 e de 10:000\$000 réis para a n.º 3.

Os projectos, cadernos de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção todos os dias úteis, das dez horas da manhã às quatro da tarde.

Lisboa, 8 de outubro de 1903.

#### Fornecimento de 50 toneladas de ferro fundido em peças diferentes

Pelo presente anúncio se faz público que no dia 11 de novembro, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação do fornecimento de 50 toneladas de ferro fundido em peças diferentes.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das tesourarias dos caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 87\$000 réis.

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

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

O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22), e na dos armazéns gerais (Barreiro), onde podem ser examinados, todos os dias úteis, das 11 horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 27 de outubro de 1903.

#### Venda de diversas sucatas de ferro forjado, ferro fundido, molas de aço, rodados de aço e limas

Pelo presente anúncio se faz público que no dia 16 de novembro, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação da venda de diversas sucatas de ferro forjado, ferro fundido, molas de aço, e limas, em sete lotes.

Para ser admitido à licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das tesourarias dos caminhos de ferro do Estado os seguintes depósitos provisórios:

Para o lote n.º 1 (150T de sucata de ferro forjado, diverso), réis 37\$500.

Para o lote n.º 2 (100T de sucata de ferro forjado, diverso), 25\$000 réis.

Para o lote n.º 3 (70T de sucata de ferro fundido, diverso), 23\$000 réis.

Para o lote n.º 4 (20T de sucata de rodas de vagões e vagões de ferro forjado e fundido), 8\$000 réis.

Para o lote n.º 5 (75T de sucata de molas de aço), 22\$500 rs.

Para o lote n.º 6 (50T de sucata de aros de rodados de aço), 15\$000 réis.

Para o lote n.º 7 (4,5T de sucata de limas diversas), 20\$000 rs.

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

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

O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos

acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, 22), e na dos armazéns gerais (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 30 de outubro de 1903.

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

##### Fornecimento de taboas de pinho da terra

No dia 15 de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de duas mil taboas de pinho da terra de 2<sup>m</sup>,800 × 0<sup>m</sup>,230 × 0<sup>m</sup>,075.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 horas da tarde.

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 13 de outubro de 1903.

##### Fornecimento de madeiras diversas

No dia 23 de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 80<sup>m</sup>³ de carvalho do norte em vigas, 242 de casquinha em pranchas, 100 de pitch-pine em vigas e 2.000 kilos de mogno.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O depósito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação Central do Rocio.

Lisboa, 17 d'outubro de 1903.

#### Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

##### Fornecimento de 12.000 travessas

Recebem-se propostas para o fornecimento de 12.000 travessas de madeira de pinho da terra no escriptorio d'esta Companhia, sito á rua de Cedofeita n.º 291, 1.º andar, e no serviço de via e obras em Santo Thyrso.

As condições do fornecimento poderão ser examinadas todos os dias úteis das 11 horas da manhã às 4 da tarde, nos logares onde se recebem as propostas.

Porto, 16 de outubro de 1903.

#### J. B. FERNANDES & C.<sup>A</sup>

SUCCESSIONS DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES

Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimônio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmalta; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brillante AMOR, para limpar toda a qualidade de metais garantindo-se um brilho inexcavável.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

## FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO  
ACADEMIA DAS SCIENCIAS — 1893

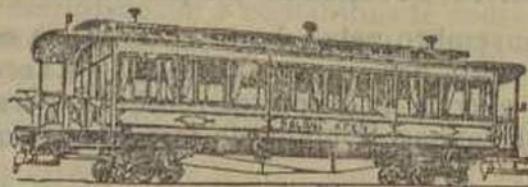
### PRIX MONTYON

Depois das descobertas microbiológicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quais se tem chamado a atenção do mundo inteiro, a necessidade da **pureza absoluta das águas potáveis** impõe-se com força irresistível. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os países, pelas sumidades medicas, que **as águas de beber devem ser filtradas**, porque as águas na apparencia puras e limpidas **conteem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem matérias orgânicas, perniciosas para a saúde.

Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber água sem ser filtrada**.

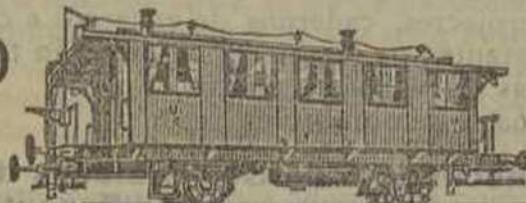
Único depósito em Portugal dos FILTROS MALLIÉ  
Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12  
LISBOA

# WEGMANN & C.



CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

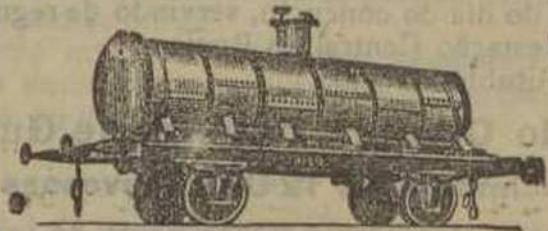


**Carruagens para passageiros**, de todas as classes e de todas as qualidades

**Vagons para mercadorias de todas as qualidades**

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

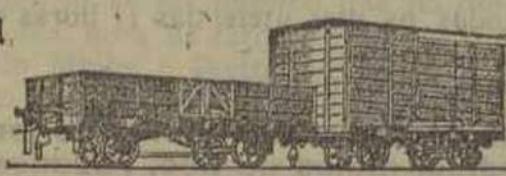
Vagons frigoríficos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Espanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15 — MADRID



# Fabrica de cabos electricos Rheydt

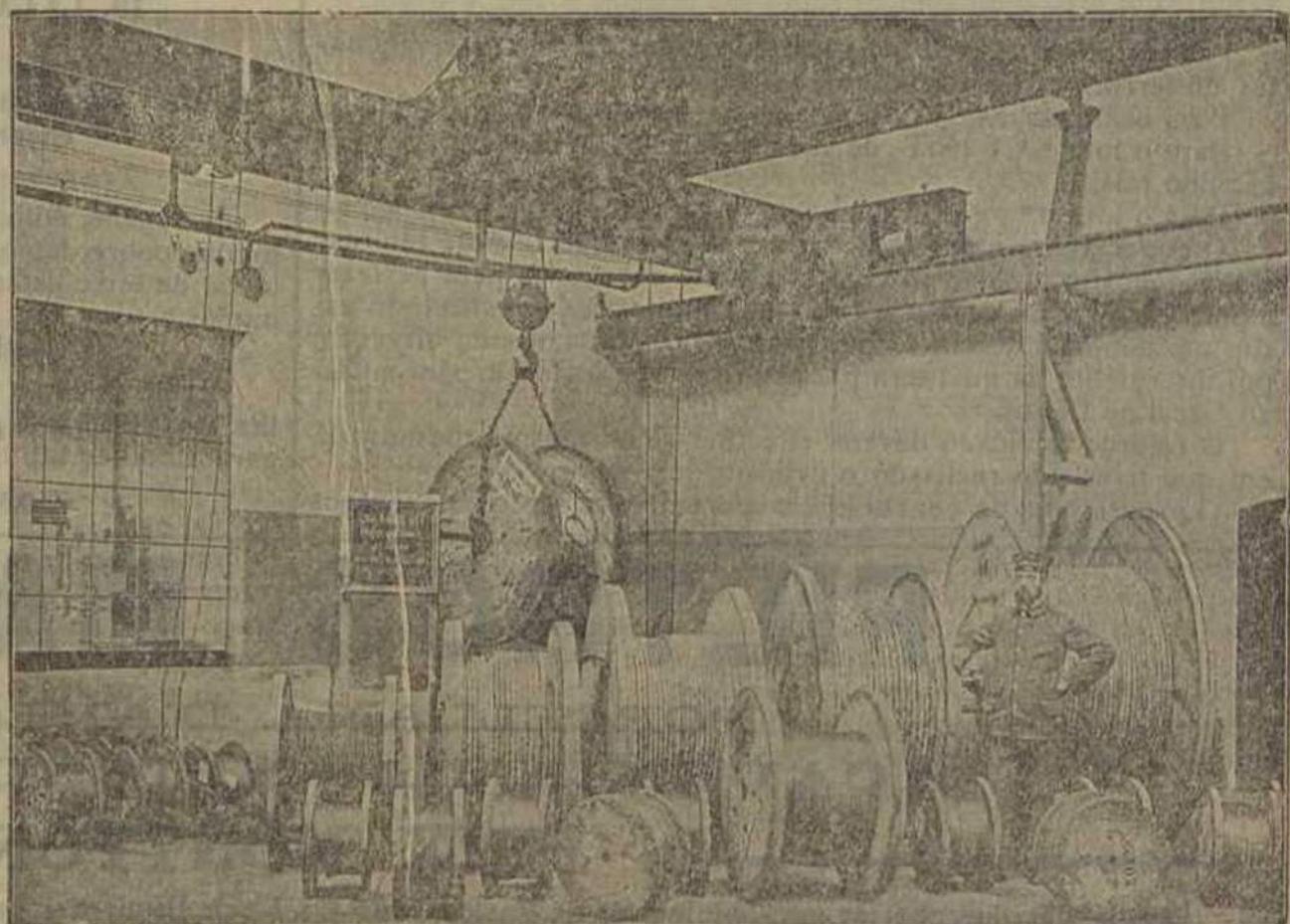
COMPANHIA POR ACÇÕES

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



Oficina de ensaios (experiencia, exame)

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

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM CONTRACTOS FIRMES

**RHEYDT (Prussia rhenana)**

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

# AGUAS CHLORETTADAS 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 quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemia e chlorose.

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

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

COMPANHIA REAL			Lisboa		Cintra		Lisboa		Lisboa		V. Alcantara		Lisboa		Mangualde		Guarda		Mangualde	
C. Sobreiro	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-10 m.	5-8 m.	5-27 m.	5-40 m.	5-40 m.	5-15 m.	5-8 m.	5-20 m.	5-30 t.	5-25 t.	5-8 m.	8-50 m.	14-35 m.	3-15 t.	6-10 t.		
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	6-40 m.	7-39 m.	6-26 m.	6-40 m.	6-40 m.	7-15 m.	7-39 m.	6-30 t.	7-15 t.	8-45 n.	4-9 t.						
6-15 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.	6-45 m.	9-2 m.	6-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	9-30 n.	9-55 m.	7-3 m.	7-3 m.	—	—						
6-35 m.	6-49 m.	7-5 m.	7-24 m.	6-49 m.	9-10 m.	6-39 t.	7-46 t.	7-46 t.	9-30 n.	9-59 m.	7-39 t.	7-39 t.	—	—						
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	7-30 m.	9-0 t.	7-40 t.	7-40 t.	7-40 t.	9-30 n.	9-63 m.	7-40 t.	7-40 t.	—	—						
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	7-34 m.	9-6 t.	7-46 n.	8-40 n.	8-40 n.	9-30 n.	9-69 m.	7-50 t.	7-50 t.	—	—						
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.	8-33 m.	8-4 m.	9-7 t.	8-40 n.	9-46 n.	9-46 n.	9-30 n.	9-79 m.	7-59 n.	7-59 n.	—	—						
8-5 m.	8-20 m.	a 8-35 m.	8-47 m.	8-20 m.	9-0 n.	8-20 n.	9-40 n.	9-40 n.	9-20 n.	9-90 m.	8-22 n.	8-22 n.	9-0 n.	9-50 n.						
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	9-48 m.	8-30 m.	9-10 n.	8-44 m.	9-48 m.	9-48 m.	9-30 n.	9-10 n.	9-55 n.	9-55 n.	10-0 m.	11-35 n.						
8-50 m.	9-4 m.	9-23 m.	9-98 m.	8-50 m.	9-10 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-45 m.	9-30 n.	9-10 m.	10-0 m.	10-0 m.	10-0 m.	11-35 n.						
9-15 m.	9-34 m.	9-45 m.	10-0 m.	9-34 m.	10-0 m.	9-45 m.	10-24 m.	10-24 m.	10-0 m.	10-0 m.	10-24 m.	10-24 m.	10-0 m.	11-35 m.						
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.	9-49 m.	10-30 m.	10-5 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-0 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-0 m.	11-35 m.						
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.	10-0 m.	11-8 m.	10-53 m.	11-15 m.	11-15 m.	10-0 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-0 m.	11-35 m.						
10-20 m.	10-34 m.	10-53 m.	11-8 m.	10-20 m.	11-15 m.	10-53 m.	11-30 m.	11-30 m.	10-0 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-0 m.	11-35 m.						
10-45 m.	11-4 m.	11-15 m.	11-30 m.	10-45 m.	11-15 m.	11-15 m.	11-25 m.	11-25 m.	10-0 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-30 m.	10-0 m.	11-35 m.						
11-5 m.	11-19 m.	11-35 m.	11-54 m.	11-5 m.	12-0 t.	12-0 t.	12-15 t.	12-15 t.	11-25 t.	12-15 t.	12-15 t.	12-15 t.	11-25 t.	11-35 m.						
11-30 m.	11-44 m.	12-0 t.	12-15 t.	11-30 m.	12-23 t.	12-23 t.	12-28 t.	12-28 t.	11-30 t.	12-28 t.	12-28 t.	12-28 t.	11-30 t.	11-35 m.						
11-50 m.	12-4 t.	12-23 t.	12-28 t.	11-50 m.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	11-30 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	11-30 t.	11-35 m.						
12-45 t.	12-24 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-35 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-35 t.	12-35 t.						
12-35 t.	12-40 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-35 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-35 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-45 t.	12-35 t.	12-35 t.						
1-0 t.	1-14 t.	1-14 t.	1-14 t.	1-0 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-25 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-25 t.	1-25 t.						
1-20 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-20 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-25 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-34 t.	1-25 t.	1-25 t.						
1-45 t.	2-4 t.	2-4 t.	2-4 t.	1-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-30 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-30 t.	2-30 t.						
2-5 t.	2-10 t.	2-10 t.	2-10 t.	2-5 t.	2-35 t.	2-35 t.	2-35 t.	2-35 t.	2-30 t.	2-35 t.	2-35 t.	2-35 t.	2-30 t.	2-30 t.						
2-30 t.	2-4 t.	2-4 t.	2-4 t.	2-30 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-35 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-35 t.	2-35 t.						
2-30 t.	2-4 t.	2-4 t.	2-4 t.	2-30 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-35 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-45 t.	2-35 t.	2-35 t.						
3-45 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-35 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-35 t.	3-35 t.						
3-45 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-4 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-35 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-45 t.	3-35 t.	3-35 t.						
4-0 t.	4-14 t.	4-14 t.	4-14 t.	4-0 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-25 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-30 t.	4-25 t.	4-25 t.						
4-20 t.	4-34 t.	4-34 t.	4-34 t.	4-20 t.	4-34 t.	4-34 t.	4-34 t.	4-34 t.	4-25 t.	4-34 t.	4-34 t.	4-34 t.	4-25 t.	4-25 t.						
4-45 t.	5-4 t.	5-4 t.	5-4 t.	4-45 t.	5-45 t.	5-45 t.	5-45 t.	5-45 t.	5-35 t.	5-45 t.	5-45 t.	5-45 t.	5-35 t.	5-35 t.						
5-5 t.	5-14 t.	5-14 t.	5-14 t.	5-5 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-30 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-30 t.	5-30 t.						
5-30 t.	5-14 t.	5-14 t.	5-14 t.	5-30 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-30 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-35 t.	5-30 t.	5-30 t.						
6-15 t.	6-34 t.	6-34 t.	6-34 t.	6-15 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-35 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-35 t.	6-35 t.						
6-35 t.	6-44 t.	6-44 t.	6-44 t.	6-35 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-35 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-45 t.	6-35 t.	6-35 t.						
7-0 t.	7-14 t.	7-14 t.	7-14 t.	7-0 t.	7-30 t.	7-30 t.	7-30 t.	7-30 t.												



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 9 de Novembro sahirá o paquete **Magdalena** para

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

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á 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



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 6 de novembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus** vapor francez **Cordillere**. Esperado a 9 de novembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Gabedello**, Maceió, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Helias**. Sahirá a 9 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Chilli**. Esperado a 22 de novembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Genova**, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 1 de novembro. Agentes, Orey Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Des- terro**. Sahirá a 4 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 6 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Ucayali**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor inglez **Lisbon**. Esperado a 3 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambroz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a 7 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 11 de novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Patagonia**. Sahirá a 22 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 7 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, Maranhão e Geará, (via Madeira) vapor alemão **Rosario**. Sahirá a 13 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pernambuco** e Parahyba do Norte, vapor inglez **Traveller**. Sahirá a 9 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **San Nicolas**. Sahirá a 11 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oruba**. Esperado a 4 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto, & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 9 de novembro. Agentes, James Rawes, & C.<sup>a</sup>, R. El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Esperado a 4 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>