

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**  
SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO  
T. do Sacramento ao Carmo, 7

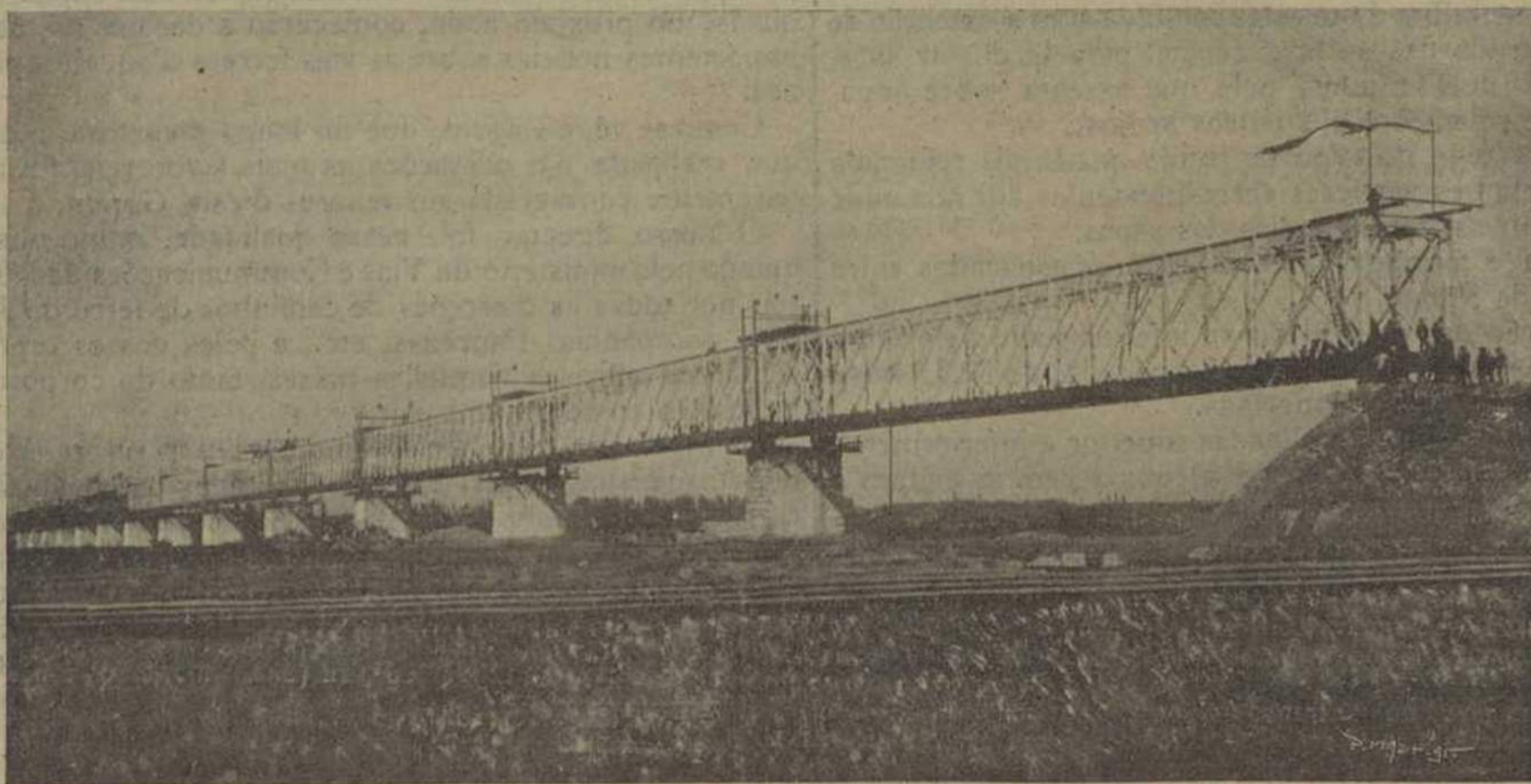
Redacção e administração  
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27  
End. telegraphico Camiferro

## SUMMARIO

SANT'ANNA A VENDAS NOVAS, por V. P. (ilustrado) .....	375
DE REGRESSO .....	376
PARTE OFFICIAL — Portarias de 28, 29 e 30 de outubro e 3 e 11 de novembro do Ministerio das Obras Publicas .....	377
TARIFAS DE TRANSPORTE .....	378
EDIFICIOS de Paços do Concelho, tribunal judicial, cadeia e aula industrial em Leiria, por Korrodi e Therisga (ilustrado) .....	378
NOTAS DE VIAGEM — X — Na Mandchuria — Questões internacionaes — Fronteira livre — A linha do leste chinês — Uma grande cidade Bumbo de festa .....	379
SIGNALIZAÇÃO AUTOMATICA «BLOCK SYSTEM» .....	380

DIRECCÃO DOS CAMINHOS DE FERRO DE LOANDA .....	381
ATRAVES D'AFRICA — Assembléa geral .....	381
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes .....	382 e 383
LINHAS PORTUGUEZAS — Pociuho a Miranda — Cintra á Praia das Maças — Novas locomotivas do Minho e Douro — Carruagens automotrices — Ponte de Sôr — Estremoz a Portalegre — Guimarães a Fafe — Lourenço Marques .....	384
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Suissa .....	384
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração .....	385
CONCURSOS — AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES .....	385 e 386
AGENDA DO VIAJANTE .....	387
ANNUNCIOS .....	388
HORARIO DOS COMBOIOS .....	389
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA .....	390



PONTE DO TEJO. — Vista tirada no acto do lançamento.

## Sant'Anna a Vendas Novas

A LINHA de Vendas Novas tem nos seus primeiros quatro kilometros tres pontes com a extensão total de 1091<sup>m</sup>,490, sendo a primeira de 4 tramos com o comprimento de 144<sup>m</sup> sobre a Valla de Azambuja, a 2.<sup>a</sup> de 840<sup>m</sup> em 14 tramos sobre o rio Tejo e a 3.<sup>a</sup> de 105<sup>m</sup> em tres tramos sobre a Valla de Muge.

A ponte de Azambuja dá esgoto ás aguas do Rio Maior e só tem de dar vasão a aguas do Tejo em regimen de cheias.

A Valla de Muge póde considerar-se um braço do Tejo de que está separada pelos mouchões da Silveira e do Escaroupim, recebe as aguas do canal de Alpiarça e da ribeira de Muge.

A ponte do Tejo assegura a vasão das aguas que correm em regimen de cheias maximas entre o dique de Vallada e o mouchão da Silveira.

Em epochas de cheias extraordinarias a ponte da Valla de Muge completa a do Tejo e as duas asseguram a vasão de todo o caudal que então cobre as lezirias.

Ao valle primario do Tejo segue-se o valle do Sorraia, cortado por esta ribeira, e por quatro alverções onde correm aguas em epochas de chuvas.

N'este valle tem a linha uma ponte de 100<sup>m</sup> em 3 tramos, quatro pontes de 30<sup>m</sup> e uma de 10<sup>m</sup>.

Do valle do Sorraia a linha passa ao valle de Lavre, transpondo esta ribeira em ponte de 20<sup>m</sup>, e d'este valle ao da ribeira de Canha que transpõe em uma ponte de 30<sup>m</sup>.

Todas estas pontes tem encontros e pilares de alvenaria e cantaria, e vigas metallicas.

A todas sobreleva como obra primacial a ponte do Tejo, a mais extensa da Peninsula e que na simplicidade das suas linhas e arrojado de construcção é digna da magestade do rio a cujas aguas dá vasão.

E' esta ponte assente em 13 pilares e dois encontros de alvenaria e cantaria.

As suas fundações foram descidas a uma profundidade

de 12 a 14 metros, e exceptuando o encontro da margem direita, a sua construcção foi effectuada pelo systema do ar comprimido.

O encontro direito foi construido sobre estacaria.

Os pilares tem na parte emergente 10<sup>m</sup>,065 de altura, ficando o seu coroamento 4<sup>m</sup>,815 acima da maxima cheia conhecida.

A altura do socco é de 1<sup>m</sup>,50, do fuste 8<sup>m</sup>,065 e do capitel 0<sup>m</sup>,50.

A sua espessura é de 3<sup>m</sup>,064 junto ao socco e 2<sup>m</sup>,50 no collo, tendo jorramento de 0<sup>m</sup>,035.

A construcção do macisso interior dos pilares é feita com alvenaria hydraulica, sendo a pedra calcarea da quinta Sub-serra, em Alhandra.

O paramento das faces planas é em fiadas de enxilharia, sendo o revestimento construido com silhares e juntouros.

O revestimento dos talhantes de secção semi-circular é de cantaria de almofadado rustico.

Os encontros são igualmente de alvenaria hydraulica e os paramentos vistos são de enxilharia, e os cunhaes e cimalha de cantaria.

A cantaria é calcareo cinzento azulado das pedreiras de Rio de Mouro, junto a Cintra.

Toda a construcção dos encontros e pilares foi executada com a maior perfeição pelo empreiteiro Reynaud, especialista n'estes trabalhos.

A viga metallica é uma viga continua com a extensão de 840<sup>m</sup>,0, sendo fixa ao pilar central para se dilatar livremente nos dois sentidos, pelo que assenta sobre appa-relhos de rolamento nos outros apoios.

E' uma viga do typo de rotula quadrupla reforçada com montantes verticaes correspondentes aos nós onde convergem as fibras medias das aspás.

A viga é formada por duas madres espaçadas entre os eixos de 5<sup>m</sup>,040.

A ligação das madres faz-se inferiormente pelo taboleiro, constituido por carlingas espaçadas de 3<sup>m</sup>,33 entre eixos e travadas por longrinas.

As madres são ainda ligadas superior e inferiormente por contraventamentos que a robustecem e evitam a sua deformação.

Sobre os apoios os quadros formados pelos montantes, carlinga e vigota do contraventamento superior são reforçados por um arco superior e consolas inferiores, o que concorre igualmente para embellezar a viga e robustecer a sua estructura na parte que mais supporta a pressão do vento.

A viga é construida de aço macio e no seu fabrico foram observadas todas as prescripções exigidas pela natureza d'este metal.

A parte metallica foi executada pela Casa Constructora Fives Lille, sendo a montagem dirigida, com todo o esmero, pelo engenheiro Audouard, cujos meritos profissionaes tem sido affirmados em grande numero de construcções, sendo algumas no nosso paiz.

A viga foi armada sobre o aterro da margem direita em que se preparou a plataforma de montagem e lançada por extensões successivas de dois tramos.

O lançamento foi feito pelo systema de alavancas movendo roletes sobre que repousavam os banzos inferiores.

Concluido o lançamento em 10 do corrente, resta, para poder receber os carris, que a viga seja descida dos calços em que repousa sobre os appa-relhos de dilatação em que deve assentar definitivamente.

A viga deixa nesta situação uma altura livre de 5<sup>m</sup>,50 acima do nivel das maximas cheias para assegurar a navegação.

Em breve, atravez esta elegante estructura metal-

lica, circulará grandiosa e imponente a locomotiva, indo com o seu poderoso influxo vivificar essas vastas campinas de alem Tejo e unir com laços indissolueis de aço as duas ricas e feracissimas provincias do sul á capital do reino e á rêde geral das linhas ferreas nacionaes e estrangeiras com que ella está ligada.

V. P

## DE REGRESSO

Chegou a Lisboa no dia 4 e reassume, desde este numero, o seu logar neste jornal, o nosso director, depois de uma viagem de quatro mezes pela Russia, Siberia, China, Japão e Coréa, voltando de novo pela Siberia e visitando varias cidades russas, austriacas e allemãs, o que tudo fornecera elementos para as mais interessantes descripções na secção especial de viagens que esta folha mantem desde o seu inicio na vida jornalística, e tanto tem agradado ao publico.

Varias d'essas descripções serão illustradas por gravuras, copias das numerosas photographias tiradas durante esta viagem.

Além d'isso ficaram assegurados correspondentes para este jornal em Paris, S. Petersburgo, China e Japão, os quaes, no proximo anno, começarão a dar-nos as mais importantes noticias sobre as vias ferreas d'aquelles paizes.

Como se vê, a viagem, que foi longa e custosa, posto que realizada nas condições as mais favoraveis, foi inteiramente consagrada aos leitores d'esta *Gazeta*.

O nosso director foi, nessa qualidade, muito obsequiado pelo ministerio de Vias e Communicações da Russia, por todas as direcções de caminhos de ferro do Japão, companhias francezas, etc., e pelos nossos representantes officiaes naquelles paizes, tanto do corpo diplomatico como do consular.

Está por isso reconhecidissimo para com os srs. Mellegari, ministro d'Italia e encarregado do nosso ministerio no Japão, Gabriel d'Almeida Santos, secretario do nosso ministro na China, Oscar Potier, consul geral no mesmo paiz, Wenceslau de Moraes, consul em Ossa-ka, Luigi Casati encarregado do nosso consulado em Yokohama, Alexandre Wolfsohn, consul em Kiew, barão de Lesser, consul em Varsovia e Alfred Glover, vice-consul em Nagasaki.

Não esquece tambem os favores recebidos do sr. Yoshida, secretario do ministerio dos estrangeiros do Japão, cavalheiro illustradissimo que fez ao nosso director a mais honrosa e amavel recepção na capital d'aquelle paiz, nem a estimavel companhia que em Shanghai, Kobe e Yokokama lhe fizeram alguns dos nossos compatriotas ali residentes.

Egualmente aberta a mão reconhecido aos collegas da imprensa naquelles paizes, que quasi todos registraram a passagem do jornalista portuguez com acariadoras palavras de louvor para elle e para o nosso jornal.

Após a partida do nosso collega, o *Nagasaki Press* publicou o seguinte:

«A message of thanks. — We are requested by Sr. L. de Mendonça e Costa, directeur de la «Gazette des Chemins de Fer,» who has left Japan after a stay of some weeks, to express his high appreciation of the courtesy and kindness which have been extended to him on all hands, and particularly by members of the Consular Body, and the officials of the various railways.»

# PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

## Caminhos de Ferro do Estado

### Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a proposta elaborada pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho ultimo para a distribuição da verba inscripta na tabella annexa ao decreto de 21 do corrente para a construcção de estradas de acesso das estações: ha por bem, conformando-se com a mesma proposta, auctorizar a seguinte distribuição:

#### Estações do Sul e Sueste

##### Districto de Beja

E. D. n.º 162 — Estação de Odemira a Troia:— Lanço de Odemira (estação) a Monte Novo (conclusão) 6.379,ººº	7:700\$000
Lanço de Monte Novo a Mesas (conclusão) 4.242,ººº	5:800\$000
E. D. n.º 154—Santa Margarida da Serra a Ourique — Lanço do Monte dos Esteiros a Ourique (conclusão) 6.062,ººº	7:800\$000
<b>Total</b> 16.683,ººº	<b>21:300\$000</b>

#### Estações do Minho e Douro

##### Caminhos de ligação com os caes do Rio Douro

Aregos, 227,º84; Porto de Rei, 210,º30; Barqueiros, 370,º65; Rêde, 553,º55; Bagauste, 367,º55; Covellinhos, 413,º18; Chancelleiros ao Caes dos Bateiros, 1.500,ººº	10:000\$000
--	-------------

##### Districto do Porto

E. D. n.º 39—Lanço de Meinedo a Silvaes (conclusão) 1.773,º94	2:800\$000
E. R. n.º 34—Casaes Novos a Barca de Alva:—Ramal para a estação de Aregos 2.924,º91	13:600\$000
Ramal para a estação de Ermida (conclusão) 3.405,ººº	7:500\$000
E. D. n.º 81 — Castro Daire, por Esther de Cima a Gafanhão, a Campello e á Moita—Lanço de Mosteiró á ponte (conclusão) 226,ººº	1:800\$000
<b>Total</b> 8.329,º85	<b>25:700\$000</b>

##### Districto de Villa Real

E. D. n.º 51—Sabrosa á estação do Pinhão (3.ª empreitada geral) 6.534,ººº	12:000\$000
Estrada de serviço da E. R. n.º 39 á estação de S. Mamede de Tua (conclusão) 871,ººº	1:000\$000
<b>Total</b> 7.405,ººº	<b>13:000\$000</b>

##### Districto de Vizeu

E. D. n.º 93—S. João da Pesqueira á E. R. n.º 44—Ramal para o apeadeiro da Ferradosa — Lanço do ribeiro das Lapaças ao apeadeiro da Ferradosa 5.712,ººº	10:000\$000
<b>Total</b> 58:700\$000	

Determina ainda o mesmo Augusto Senhor que a construcção das referidas estradas, com excepção dos caminhos de ligação com os caes do Douro, fique a cargo das direcções de obras publicas dos districtos, devendo porém ser applicadas ás respectivas empreitadas as instrucções de 10 de novembro de 1899, effectuando-se os concursos, pagamentos e liquidações, pela administração dos Caminhos de Ferro do Estado e respectivas direcções ed exploração.

Paço, em 28 de outubro de 1903.—*Conde de Paçõ-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o processo de concurso publico, realizado em 23 de setembro ultimo, nos termos do decreto de 15 de julho do corrente anno, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construcção e exploração da linha de Portalegre e seu ramal de Fronteira a Aviz: ha por bem, conformando-se com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 29 de setembro ultimo e 8 do corrente mez, e do procurador geral da corõa e fazenda, de 27 do corrente, e achando-se satisfeito o disposto no primeiro periodo do artigo 66.º do regulamento geral da contabilidade publica, adjudicar a construcção e exploração da referida linha e ramal, pelo prazo de setenta annos, a José Pedro de Mattos, nos termos do caderno de encargos que serviu de base ao concurso.

Paço, em 29 de outubro de 1903.—*Conde de Paçõ-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto definitivo da estrada de ligação do Rio Douro com a estação de Covellinhos, no caminho de ferro do Douro: ha por bem, conformando-se com o respectivo parecer da extincta Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, approvar o referido projecto e orçamento, na importancia de 1:4,8\$000 réis.

Paço, em 3 de novembro de 1903.—*Conde de Paçõ-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de ramal de ligação da estação da Rede, do caminho de ferro do Douro com o caes da mesma denominação: ha por bem, conformando-se com o respectivo parecer da extincta Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, approvar o referido projecto e orçamento, na importancia de 2:575\$000 réis.

Paço, em 3 de novembro de 1903.—*Conde de Paçõ-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de um ramal de estrada, comprehendido entre a estação de Bagauste, do caminho de ferro do Douro e o caes do Douro, na extensão de 367,º55: ha por bem, conformando-se com o respectivo parecer da extincta Junta Consultiva de Obras Publicas e Minas, approvar o referido projecto e orçamento, na importancia de 1:574\$500 réis.

Paço, em 3 de novembro de 1903.—*Conde de Paçõ-Vieira.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o ante-projecto, com data de 3 de outubro ultimo, de adaptação da estação do Pocinho, no caminho de ferro do Douro, ao serviço commum d'essa linha e da do Pocinho a Miranda:

Considerando que o emprego exclusivo da via de 1 metro na linha de Pocinho a Miranda reduz consideravelmente o custo da construcção sem *onus* sensível para a exploração dos jazigos mineiros da região servida;

Considerando, porém, que poderá com o tempo haver conveniencia em levar o material circulante de via larga á margem direita do Douro, para facilitar a exploração em larga escala das minas de Reboredo;

Considerando que a largura da ponte sobre o Douro, commum á linha ferrea e á estrada real n.º 9, construida para via larga, será egual á que exigiria a via reduzida e o seu custo pouco differirá nos dois casos, sendo pois admissivel esse excesso de custo, para assegurar a possibilidade de ser de futuro prolongada a via larga além da estação do Pocinho, se necessario fôr;

Considerando que se encontram na região de Miranda minas e pedreiras que não de ser servidas em breve pela linha ferrea;

Considerando que a linha do Pocinho a Miranda foi classificada de via reduzida, por decreto de 15 de fevereiro de 1900, conforme exigiam as condições do terreno e considerações de ordem militar, e como tal deve ser construida, tendo pois que haver trahbordo de todas as mercadorias, incluindo minerios, marmores e alabastros, no ponto da sua junção com a via larga;

Considerando que a estação do Pocinho se presta a ser transformada, em optimas condições, numa estação de entroncamento e de trahbordo facil e economico;

Ha por bem, visto o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 5 do corrente, determinar que o taboleiro metalico da ponte do Pocinho seja construido nas condições de resistencia, correspondentes á via larga, sendo embora a linha construida para via reduzida, e que a estação do Pocinho seja projectada em condições de nella ser feito, com rapidez, commodidade e economia, o trahbordo das mercadorias e, especiatmente, dos minerios, marmores e alabastros, sem *onus* suplementar para o trafego.

Paço, em 11 de novembro de 1903.—*Conde de Paçõ-Vieira.*

## Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

## Repartição de caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente o projecto definitivo, datado de 10 de outubro de 1895, da linha ferrea de via reduzida do Valle do Vouga e seu ramal para Aveiro, apresentado por Frederico Pereira Palha, concessionario da referida linha, por alvará de 23 de maio de 1901: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 30 de julho de 1896, approvar o mencionado projecto com as clausulas seguintes:

1.ª O concessionario apresentará opportunamente as plantas cadastraes do terceiro lanço da 2.ª secção, e da primeira parte do primeiro lanço da 3.ª secção, e bem assim os projectos dos viaductos metallicos e do material circulante e de tracção;

2.ª No traçado da 1.ª secção da linha principal e no ramal de Aveiro far-se-hão as modificações necessarias para que o raio das curvas nunca seja inferior a 90<sup>m</sup>,0;

3.ª A distancia entre as curvas de sentido contrario nunca será inferior a 30<sup>m</sup>,0;

4.ª A vedação da linha será feita em harmonia com o disposto na condição 13.ª do alvará de concessão;

5.ª Junto á cidade de Vizeu será estudada uma variante com o fim de evitar, se razoavelmente fór possível, as duas passagens de nivel na estrada real n.º 7;

6.ª Além das passagens de nivel e serventias indicadas no projecto, poderão ser exigidas pelo governo quaesquer outras que, durante a construcção da linha e até a sua approvação definitiva, forem julgadas necessarias;

7.ª A secção do tunnel será modificada em harmonia com a condição 20.ª do citado alvará de concessão;

8.ª Todas as pontes de alvenaria de vão igual ou superior a 10 metros serão construidas de granito duro e aduellas de cantaria com argamassa de cimento;

9.ª Os cachorros que supportam os passeios das pontes de alvenaria serão modificados de fórma a conseguir-se maior estabilidade dos referidos passeios.

Paço, em 30 de outubro de 1903.—*Conde de Paço-Vieira.*

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado foi proposta uma nova tarifa geral para as linhas do Estado, unificada na essencia e na fórma com a da Companhia Real.

Ha muito que aquella reforma estava resolvida, aguardando-se a approvação da tarifa da Companhia para se attingir quanto possível á desejavel uniformidade, que foi levada até a igual numeração dos artigos.

Essa reforma tem por consequencia o nivelamento das taxas de passageiros que são mais baixas nas linhas do Estado, nivelamento que se justifica, mormente quando vão ser gastos mais de 400 contos na aquisição de material circulante aperfeiçoado, com o qual se poderá reformar radicalmente o serviço de passageiros.

Está tambem concluida a revisão da tarifa de despesas accessorias no mesmo proposito de unificação, da tarifa da via fluvial do Sul Sueste.

Foi proposta uma nova tarifa de recovagens de generos frescos analoga á da Companhia, mas com taxas muito mais reduzidas e de pequenos volumes que é sem discrepancia a da Companhia.

Vão ser apresentadas ao Conselho de Tarifas as diversas tarifas especiaes que no Minho Douro estavam incorporadas na tarifa geral, como logares de luxo, bilhetes de ida e volta, materias explosivas, animaes ferroses, etc. e a remodelação completa das tarifas especiaes de pequena velocidade do Sul Sueste, adoptando-

se a numeração, estrutura e fórma das da Companhia, com as taxas acomodadas á feição e exigencia peculiares do trafego das linhas.

Não só não ha agravamento, como se fazem importantes reduções e se adoptam varias disposições beneficicas para o publico.

Seguir-se-ha a negociação de tarifas combinadas com a Companhia Real, para facilitar as relações entre o Sul e o Norte pela linha de Sant'Anna.

Opportunamente daremos noticia circunstanciada d'essas tarifas, que sabemos representarem notavel progresso.

## Edificio de Paços de Concelho, tribunal judicial, cadeia e aula industrial em Leiria

Este edificio fica numa posição exposta ao sul e bem illuminado.

A superficie occupada pela parte edificada é de 2.438 metros quadrados, ficando igual superficie destinada a jardins e pateos.

Distribuição.—Esta, foi determinada attendendo á fórma do terreno e sua posição relativamente ás estradas que o limitam. Assim da estrada da Batalha, sobre a qual dá a fachada lateral do edificio em 3 pavimentos, entra-se por uma simples rampa no pateo interior do edificio, e mais abaixo ao nivel da mesma estrada se entra no pateo de comunicação entre a cadeia e os Paços do Concelho.

Da estrada da Barreira, sobre a qual está orientada a fachada principal, entramos por uma larga escada exterior de 4 degraus, no vestibulo principal do qual uma escada de um só lanço dá acesso ao 1.º pavimento.

Por esta fórma a circulação fica harmonicamente distribuida, dando a porta lateral da estrada da Batalha acesso a todo o pavimento terreo, e o vestibulo principal do lado da estrada da Barreira permittindo o livre movimento para os dois pavimentos superiores.

No rez-do-chão, sobre a estrada da Batalha, está a repartição de Fazenda, administração do concelho, recebedoria e commissariado de policia. Junto d'este e occupando todo o lado poente, acham-se installadas as prisões preventivas, casernas de policia e dependencias. Na ala sul está installada a aula industrial com entrada completamente independente do resto do edificio. Junto do muro de supporte paralelo á estrada da Batalha estão estabelecidas as officinas da aula industrial, ligadas a esta por meio de uma passagem coberta.

O 1.º pavimento é inteiramente occupado pelo tribunal judicial e suas dependencias, com excepção dos dois torreões que são destinados a repartições camararias mais frequentadas pelo publico.

Dois corredores dispostos symmetricamente, ao longo dos quaes estão collocados os cartorios dos escrivães e contador, conduzem á sala do tribunal. Independentemente d'estes corredores, ha duas escadas que dão acesso directo do exterior para o tribunal e suas dependencias.

A sala das grandes audiencias permite o completo isolamento do publico e de todo o pessoal que entra na constituição do tribunal. Chegou-se a este resultado pelo estabelecimento de 3 galerias isoladas destinadas ao publico e ás quaes dão acesso escadas completamente independentes da sala do tribunal. Esta sala está em comunicação directa com os gabinetes do juiz e

delegado; duas portas lateraes dão entrada ao restante pessoal de serviço, testemunhas, jurados, etc.

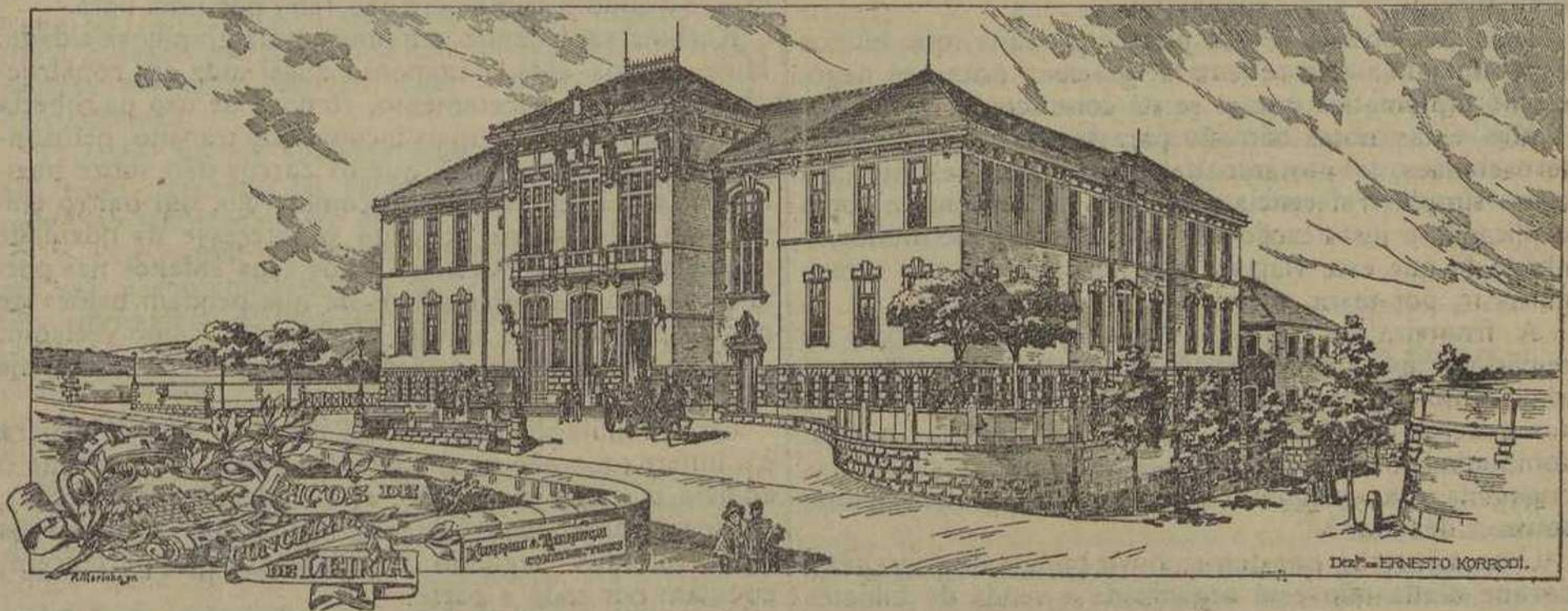
Os réus são directamente conduzidos da cadeia para o tribunal pelo corredor que sepára as duas casas de reclusão de testemunhas.

Outras dependencias, como sala de pequenas audiencias, sala dos advogados, dos empregados e de delibe-

no pavimento terreo, onde ha sentinas, lavatorios, urinoes, casas de banho e uma officina para as mulheres.

No 1.º pavimento da cadeia encontra-se uma escola, a bibliotheca, habitação do carcereiro, officina para homens, capella, casa da guarda, de visitas, lavatorios, sentinas, etc., etc.

No 2.º pavimento ha 2 enfermarias, cellas isoladas



ração do jury, estão no mesmo pavimento e proximas do tribunal.

No 2.º pavimento, ao qual dão acesso duas escadas de pedra, encontramos a sala das sessões da camara, situada no corpo principal da fachada voltada para a cidade. Esta sala é precedida por um amplo vestibulo, illuminado, como todas as demais casas com luz dire-

para presos politicos ou de pouca importancia, cozinha, casa de banho, pharmacia, medico, arrecadações, administração, coro onde as presas vão ouvir missa independentemente dos outros presos, etc., etc.

Este edificio foi orçado em 70 contos e acha-se em construcção.

Leiria, 1903.

KORRODI E THERIAGA.



cta, por janellas dispostas a 1,5 d'altura nos vestibulos inferiores e corredores, afim de permittirem nos enalços a collocação de bancos. Por esta fórma os corredores relativamente amplos substituem facilmente as salas de espera.

A ala direita d'este pavimento é destinada a todas as restantes repartições camararias, taes como, secretarias, arquivos, repartições technicas e de saude, gabinetes do presidente e secretario, etc., etc. A ala esquerda, de symmetrica disposição, é occupada pela repartição de fazenda e conservatoria.

A cadeia, com entrada completamente independente dos Paços do Concelho, tem uma disposição e distribuição perfeitamente em harmonia com o que ha hoje de mais moderno nesta ordem de edificios. E' assim que as enxovias ou prisões inferiores estão dispostas

## NOTAS DE VIAGEM

X

**Na Mandchuria—Questões internacionaes—Fronteira livre — A linha do leste chinéz—Uma grande cidade —Bumbos de festa.**

Eis-me a falar da viagem no paiz que mais tem preocupado, nos ultimos tempos, as atenções das chancellarias, especialmente d'aquellas que vivem ou tem interesses directos no extremo oriente.

Estes riquissimos territorios, habitados até hoje por uma população estúpida, selvagem e immunda, estão

sendo o pomo da discordia entre a grande nação que d'elles se vae apoderando, com o fim, a um tempo egoista, de alargar os seus dominios, e verdadeiramente altruísta de civilizar aquelles povos, pouco mais que primitivos, — e outro paiz, cheio de aspirações e de sangue vivo e irrequieto, que não vê com bons olhos nas vizinhanças um odiado inimigo que, protegido por aquelle enorme colosso, póde incommodal-o qualquer dia.

D'ahi os boatos d'uma guerra proxima, que muitos esperam ainda não rebentará, graças a uma boa negociação diplomatica que já se dá como certa.

Mas estas notas não são para tratar de questões internacionaes, e portanto deixemos o que escrito fica como simples referencia á historia do presente e como explicação e justificação das supposições que muitos tinham de que este viajante que lhes escreve não conseguiria ir, por terra, a Pekim.

A fronteira da China, estação que tem o nome da região por que vamos seguir, Mandchuria, nada tem, á ida, como fronteira. A China não faz pagar direitos aos generos que lhe envia a sua amiga Russia; não incommoda, portanto, os passageiros com as visitas nas bagagens e as perguntas sacramentaes — Tem alguma cousa a declarar?

Unicamente ha que tomar novo bilhete de passagem, porque ainda não está organizada a venda de bilhetes directos para além d'este ponto, a não ser pela companhia dos wagons leitos que presta esse serviço aos passageiros, vendendo lhes por 1.013 francos em 1.<sup>a</sup> ou 706,50 em 2.<sup>a</sup>, bilhete de Paris a Pekim, directamente, e fazendo comprar, de sua conta, os bilhetes parciaes, pelos agentes que tem em toda a parte.

Com o bilhete que ali se compra faz se a reexpedição da bagagem, trocando a senha que levamos por outra até destino, com toda a facilidade.

A quem não sabe a lingua—o russo—basta apresentar o bilhete e a senha da bagagem; os empregados logo percebem, e além d'isso ha sempre no comboio—viajante ou empregado— que sirva de interprete, para as difficuldades.

Tambem não ha ali que fazer cambio de moeda, como quasi sempre succede nas fronteiras; o rublo, o kopec é o que gira, e d'ali em deante na mesma se continua todo o caminho, até Dalny ou Porto-Arthur.

A viagem na Mandchuria e na pequena faixa da Mongolia que a via ferrea atravessa, dirigindo se a Karbine e Wladivostock, em pouco diverge da região transbaikaliana que acabamos de atravessar.

Unicamente a construcção das estações vae sendo differente; os telhados tem os beirões levantados em bico agudo, no estylo chinez; as paredes são de tijolo negro como tambem é de uso no paiz do filho do sol.

Aqui e além apparecem com mais frequencia os chinezes, vestindo os seus sujos fatos de algodão azul, e no segundo dia passa junto á linha uma enfiada de camellos, portadores de chá para o mercado de Karbine.

Nas estações de paragem, grandes bandos de rapazes offerecem aos viajantes um sem numero de artigos, generos alimenticios, cervejas, limonadas, latas de conservas, cigarros, leques, bijutarias etc.

Entre esses artigos preparava-se-me uma grande surpresa. Numa lata de sardinhas que os pequenos me offerecem e que eu tomo das sujas mãos d'elles, vejo a marca «Setubal—Portugal»!

Escusado será dizer que a comprei logo, por 15 kopecs, equivalentes a uns 80 réis, justamente o preço por que as compro ali na mercearia da esquina. A fabricacção era de um tal Rodrigues que não me consta seja fabricante de conservas naquella cidade. Deve, portanto

ser falsificação, e é bem natural que o seja porque era genero avariado e detestavel.

Na segunda manhã chega-se a Karbine, ponto de entroncamento da linha do Leste Chinez, que desce para o sul, na linha directa que vae a Wladivostock.

Como ha 1 hora de espera até a partida do comboio que deve levar nos, os passageiros aproveitam esse tempo para ir vêr a cidade, em trens, maus e carissimos, levando 3 rublos (17500 réis) por uma hora.

Karbine será dentro em pouco uma grandiosa cidade. Hoje é uma cidade immensa quasi toda em construcção. Ruas sem calçetamento, como é de uso na Siberia e na China, dando o mais incommodo transito, pelos insupportaveis solavancos que os carros dão sobre pavimento são irregular; muito commercio, um bairro chinez em que vamos achando o interesse da novidade naquellas baiucas estreitas, e nos seus enfeites nas portas, constituídos por mastros de que pendem balões de papel, penachos, e outras bugigangas, como reclamo.

O movimento na estação é enorme, como na mais concorrida estação europeia.

Uma população cosmopolita invade a sala de espera e o bufete (que são num barracão de madeira porque o edificio, grande e magestoso, está ainda em construcção), europeus, americanos, chinezes, siberianos, com os seus fatos variados, segundo a provincia a que pertencem, circulam por toda a parte.

O bufete é bem servido, mas os passageiros do expresso preferem o almoço no restaurante do comboio.

Os chinezes esperam horas por que lhes vendam os bilhetes de 4.<sup>a</sup> classe em que viajam, alinhados em ordem á força de cacete por alguns policias indigenas de blusa encarnada com grandes letras designando o seu cargo, pintadas a azul sobre fundo branco, nas costas e no peito. Quem não estiver em ordem leva duas cacetadas e... fica-se a rir, como é costume naquella gente.

E é preciso tambem que o viajante se vá habituando a ver o chinez levar bordoadada. Ha mesmo soldado americano que por tal fórma se acostuma que elle proprio os surge. Pobre chinez!

---

## Signalização automatica

### «Block System»

---

Com o augmento do trafego dos caminhos de ferro das linhas modernas, aonde os trens se seguem uns aos outros, separados a maior parte das vezes por curtos intervallos, houve que recorrer naturalmente a meios mais efficazes que os existentes até agora, para assegurar o bom funcionamento do serviço e evitar, tanto quanto possivel, os accidentes que naturalmente se produziriam, se não se empregasse um meio de signalização bastante aperfeiçoado. Assim, na America e na maior parte dos caminhos de ferro em Inglaterra, emprega-se actualmente o *Block System* automatico (ou signalização automatica por cantões) pelo qual os trens se resguardam mutuamente sem necessidade de empregado especial para a manobra dos signaes, os quaes são accionados pelo proprio trem, como veremos mais adeante.

O principio d'este systema é o seguinte:

Em certos pontos da linha, (e a intervallos cuja distancia depende do trafego) liga se a cada um dos trilhos um fio electrico, de modo que o circuito só esteja fechado quando um trem entra nesse *block* ou cantão; cada cantão está naturalmente isolado do cantão seguinte.

O resultado é o seguinte: quando o trem passa, por exemplo num ponto A da linha, o apparatus electro-pneumatico põe o signal immediatamente atraz do trem na posição de *perigo*; logo que o trem alcança o ponto B o signal neste ponto vae para a posição de *perigo* e o signal em A vae para a posição de *atenção*. Quando o trem alcança o ponto C, o signal neste ponto vae então para a posição de *perigo*, o signal em B para a posição de *atenção* e o signal em A para a posição de *livre*, e assim por diante. D'esta maneira um trem está sempre protegido, do que segue immediatamente, por dois signaes.

Tambem ha um systema semi-automatico pelo qual um trem passando ou estacionando num certo ponto move automaticamente o signal para a posição de *perigo*, e este signal não pôde voltar para a posição *livre* até ser assim collocado por meio d'uma manivela que um empregado acciona d'uma cabide, mas só funciona se o trem já tiver sahido d'essa secção da linha chamada assim *block*. Este systema é principalmente usado nas estações terminus ou nos grandes entroncamentos.

Nas linhas da Pennsylvania, o systema electro-pneumatico Westinghouse de signalização é empregado quasi sobre toda a distancia que separa Jersey City de Paoli, pouco mais ou menos 167 kilometros. Na divisão de Nova York, que representa uma distancia total de 145 kilometros, este systema começa a partir de 360 metros da estação terminus, estendendo-se sobre toda a linha.

Estes signaes funcionam pelo principio de *normalmente livre* que tem a enorme vantagem de mostrar immediatamente qualquer desarranjo no apparatus de signalização, o que não acontece com o systema *normalmente perigo* que só indica o desarranjo com a aproximação d'um trem nessa secção ou *block*.

Todos os signaes Westinghouse voltam para a posição de *perigo* por meio d'um peso que obedece ás leis naturaes da gravidade. Assim toda a possibilidade de o signal ficar na posição *livre* quando os motores do signal não funcionarem por falta de pressão do ar, é completamente eliminada e a causa do desarranjo pôde ser immediatamente verificada e corrigida. Qualquer ligação electrica entre os dois trilhos de qualquer secção ou *block*, colloca os signaes d'esta secção na posição de *perigo*, assim uma avalanche, uma inundação, uma ponte cahida ou aberta, ou qualquer outra obstrucção da linha colloca os signaes na posição de *perigo*. O circuito electrico está de tal maneira disposto que, se um carril estiver partido ou fôr removido por qualquer motivo, o signal vae immediatamente para a posição de *perigo*. Além d'isso quando o signal está na posição de *perigo* e um trem o ultrapassa, uma disposição muito engenhosa ao lado do carril abre a valvula do ar comprimido dos travões do trem, fazendo-os funcionar e obrigando por conseguinte o trem a parar, apesar da distracção do machinista, ou de qualquer outra causa que o tivesse impedido de fazer parar o trem.

O systema electro-pneumatico Westinghouse de signalização, emprega o ar comprimido para o funcionamento dos motores dos signaes e a electricidade para o funcionamento das valvulas d'admissão do ar comprimido nos motores. A corrente electrica é fornecida por uma bateria de pilhas collocadas dentro de uma caixa perto do signal. Os motores que accionam o braço do signal são applicados sobre os postes que supportam os signaes.

O *elevated railway* de Boston emprega em toda a linha os signaes electrico-pneumaticos Westinghouse; o

movimento de trens é tão intenso que um signal funciona 600 vezes por dia. Nesta linha tambem se emprega o systema *normalmente livre*, pois que mesmo a frequencia dos trens, (caso se empregasse o systema *normalmente perigo* converteria este ultimo systema em systema *normalmente livre*. Por esta linha onde os signaes se encontram a uma distancia de 50 a 100 metros, se pôde avaliar qual a economia que resulta do emprego de signaes automaticos, que não necessitam empregados especiaes para a manobra, os quaes deviam ser, neste caso, em grande numero, e, além disso, sujeitos a enganarem-se nas manobras. A par da economia que d'ahi resulta, deve tomar-se em grande consideração a circumstancia de se evitarem accidentes, que seriam d'outra maneira inevitaveis e que produziriam a ruina d'uma exploração.

L. O.

## Direcção dos caminhos de ferro de Loanda

Por decreto de 3 do corrente, foram creadas a direcção dos caminhos de ferro de Loanda á qual incumbem: os estudos, construcção e exploração do caminho de ferro de Malange, a fiscalização da exploração do caminho de ferro de Ambaca e da concessão de carreiras automoveis nos districtos de Loanda e da Lunda; e uma commissão denominada commissão do caminho de ferro de Malange, composta do governador geral de Angola, presidente, do procurador da corôa e fazenda, do director das obras publicas da provincia, do engenheiro director dos caminhos de ferro de Loanda e de um empregado da direcção d'estes caminhos de ferro que servirá de secretario sem voto.

Esta commissão approva as variantes, projectos, obras, delibera sobre o systema de construcção, contracta obras e fornecimentos até 30 contos, fixa os prazos, resolve sobre a abertura d'exploração, approva os regulamentos de serviço e trata de todos os mais assumptos relacionados com estes.

Os serviços da viação dos caminhos de ferro de Loanda teem duas divisões: a da fiscalização e a da construcção e exploração.

Ao engenheiro director dos caminhos de ferro de Loanda compete a direcção e fiscalização de todos os serviços a cargo d'esta direcção, distribuir o pessoal e contractar obras ou fornecimentos em Africa até a importancia de 500.000 réis.

## Através d'África

### Assembléa Geral

Realizou-se no dia 11 a assembléa annual d'esta companhia, presidida pelo sr. José Ignacio Xavier, e secretariada pelo sr. João de Sousa Oliveira, sendo approvado o relatorio e contas da gerencia do anno economico findo, documento que, segundo o costume, reproduziremos na nossa secção especial.

Adeantando a essa publicação que só poderemos começar depois da do relatorio da Companhia Real, respigaremos os principaes pontos d'este que nos mostra os seguintes resultados:

«O rendimento da linha foi no exercicio de 1902-1903 de 299 contos em numeros redondos, sendo a receita bruta por kilometro de 820.159. Neste exercicio com relação ao anterior houve uma diminuição de 3,13 p. c.

O augmento de tarifas rendeu, desde julho de 1902 a junho de 1903, 108 contos.

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma differença de 9 contos para menos. A diminuição proveniente da redução da tarifa do café foi de 12 contos.

O movimento mensal de passageiros, foi no 1.º semestre de 1902: em 1.ª classe, 73; em 2.ª, 136; em 3.ª, 2.065.

Em grande velocidade transitaram 308 toneladas de mercadorias e na pequena 14.262.

O relatorio accentua o facto da progressão do rendimento, que em treze annos subiu de 17 a 300 contos e ainda outro mais significativo d'essa progressão depois da linha concluida, em 1899, subindo o rendimento em tres annos de 200 para 300 contos.

Lamenta a falta de andamento que tem tido a arbitragem sobre as reclamações da companhia com o governo e a morosidade dos trabalhos do prolongamento da linha feito por conta do Estado, o que faz adiar a perspectiva de um maior augmento de rendimento na da Companhia.

Por outro lado congratula-se com o importantissimo desenvolvimento que se nota no transporte de certas mercadorias, nomeadamente na borracha, genero de tal importancia que, quasi só por si, foi a causa do projecto de uma linha ferrea visinha da de Ambaca, a de Benguella.»

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 30 de setembro de 1903

Activo	
Capital empregado:	
Construcção até Guimarães.....	826:450\$224
Prolongamento até Lufe.....	41:125\$292
Materiaes em deposito.....	29:636\$804
Effeitos depositados e de caução.....	18:390\$000
Devedores diversos.....	18:228\$613
Exploração, despesas geraes.....	21:881\$491
Gerencia (despesas da sede).....	1:620\$045
Conta de juros.....	13:986\$095
Dividendo.....	8:922\$000
Prolongamento. Dinheiro em deposito...	19:000\$000
" Dep.º para expropriações	10:081\$000
Dinheiro em deposito.....	14:000\$000
Caixa.....	1:137\$845
	1.024:459\$409
Passivo	
Capital:	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	535:590\$000
Prolongamento. Conta de credito...	43:000\$000
Accionistas, seus credits.....	115\$500
Por effeitos depositados e de caução...	18:390\$000
Depositos e fianças.....	7:087\$990
Contas em liquidação.....	4:953\$932
Exploração, receita geral.....	82:352\$514
Dividendos a pagar.....	1:689\$000
Juros de obrigações a pagar.....	927\$000
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	4:410\$000
Fundo de reserva.....	12:000\$000
Lucros e perdas.....	2:004\$036
	1.024:459\$409

Porto, 9 de outubro de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

### Companhia do Caminho de Ferro de Cintra à Praia das Maças

Por ordem do Ex.º Sr. Presidente da mesa da assembléa geral d'esta companhia e a pedido dos corpos gerentes é convocada, na conformidade do artigo 30.º dos estatutos, a mesma assembléa para uma reunião extraordinaria no dia 25 do corrente mez, ás duas horas da tarde, no escriptorio da companhia em Lisboa, Rua de Serpa Pinto n.º 11, 1.º, para se occupar dos seguintes assumptos:

- 1.º Alteração dos estatutos;
- 2.º Substituição da emissão de obrigações, já auctorizada, por emissão de acções;
- 3.º Construcção do ramal de ligação de Cintra com o Monte Estoril e Cascaes;
- 4.º Contracto da iluminação de Cintra e Collares;
- 5.º Outros assumptos de interesse da companhia.

Lisboa, 9 de novembro de 1903. — O Secretario da mesa da assembléa geral, João de Freitas Ribeiro.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1903

Trata-se novamente da reforma das pautas. No ministerio da fazenda vão reunir-se os representantes da industria fabril de tecelagem e estamparia e os representantes do commercio, para serem ouvidas as classes interessadas na commissão official a que preside o antigo ministro da fazenda sr. Mattoso Santos.

Oxalá resulte d'estas conferencias e d'estes estudos alguma cousa util.

Mas, sempre diremos, que não é só por culpa das pautas que algumas industrias, nomeadamente as texteis, algodoeira e de lã, padecem tão grandes males e se acham ha tanto tempo numa crise angustiosa.

A propria acção do Estado, pela sucção do imposto, uma acção iniqua e gravosa, contribue efficazmente para tornar precaria a situação das nossas principaes industrias fabris.

O imposto, em vez de incidir no lucro realizado e que é patente na escripturação, incide no numero de machinas operatorias. Incide até nas machinas que as fabricas possuem ainda que não laborem.

De fórma que, se uma fabrica está em crise, se lhe fallecem os meios, se lhe falta o capital, se não tem encomendas, se é forçada a fazer vendas ruinosas, se perde emfim, paga exactamente como quando realiza lucros importantes. Quer dizer: se estava mal, fica peor; se está bem, não paga a o Estado quanto póde pagar.

Assim o imposto industrial falta á primeira condição que deve ter para ser admissivel. Não é justo. Além d'isso não é equitativo, porque não cresce com os ganhos.

Eram bem mais necessarias no nosso paiz as reformas dos impostos, do que as reformas da carta.

Mercado mais animado.

Inscrições—Tiveram muito movimento, mas devido á facilidade na compra de papel não tiveram oscillação nos preços.

Os outros valores do Estado, com excepção do externo 1.ª serie que foi muito procurado, tiveram pouco movimento.

Acções do Banco de Portugal e Commercial—Continuaram com compradores sem vendedores.

Acções do Banco Lisboa & Açores soffreram uma pequena depreciação, occasionada pela abundancia de papel.

Acções do Banco Ultramarino conservam-se firmes.

Acções da Companhia do Gaz, caíram de preços, sem razão que justifique a baixa.

Acções da Companhia de Moçambique e Zambesia acompanharam os preços de Paris, sendo comtudo alvo de transacções importantes.

Acções da Companhia das Aguas, tiveram algum movimento.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	42 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>	42 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	Desconto no Banco de Portugal.....	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0
" cheque.....	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	42 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	No mercado.....	5 0/0
Paris 90 d/v.....	668	669	Agio Buenos Ayres.....	—
" cheque.....	674	675	Cambio do Brazil.	11 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>
Berlim 90 d/v.....	271	272	Premio da libra...	1 \$120 e
" cheque.....	276	277		1 \$130
Francfort 90 d/v..	271 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	272 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
" cheque..	276 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	277 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
Madrid cheque...	840	860		



Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													-	-
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14			
Lisboa: Inscricções de assent.	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,55	39,60	39,55	39,60	-	-
» coupon	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	39,20	38,50	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	20.700	20.750	20.750	20.700	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	20.750	-	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	-	48.500	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	57.000	-	-	-	-	57.200	-	57.000	57.000	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	56.700	56.800	56.800	56.800	-	56.600	56.600	56.500	56.500	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	114.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	162.000	-	-	-	-	162.500	-	-	-	-
» Commercial.....	137.000	137.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino..	118.500	-	118.300	-	118.300	118.300	-	118.500	-	-	-	-	118.700	-	-
» Lisboa & Açores.	-	-	-	-	-	-	124.000	-	-	-	-	-	123.500	-	-
» Tabacos coupon ..	-	-	-	-	-	142.000	142.000	142.100	143.000	-	-	-	142.500	-	-
» Comp. Phosphoros.	-	90.000	86.000	81.000	82.000	84.000	85.000	84.100	-	82.500	83.900	84.000	-	-	-
» Real.....	-	37.300	-	-	37.200	37.100	-	-	-	37.400	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93.800	-	-	93.900	-	-
» 5 0/0.....	91.000	-	-	-	91.150	-	-	-	91.000	91.000	-	-	-	-	-
» Comp. Phosphoros.	90.400	91.700	-	-	92.000	-	92.000	-	-	-	-	-	91.200	-	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau	-	-	82.500	-	-	-	-	-	82.500	-	-	-	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau	-	-	42.400	42.400	42.350	42.350	-	42.300	-	42.300	42.350	-	-	-	-
» C. Nacional .....	-	-	-	-	73.500	-	74.000	74.000	-	75.000	75.000	75.000	-	-	-
» Atravez Africa...	-	94.800	94.800	95.000	-	-	95.500	96.500	96.300	-	96.000	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez 1.ª serie.	64,87	64,60	64,32	64,45	64,37	64,47	64,40	64,47	64,15	64,20	64,20	-	-	-	-
Acções Companhia Real...	-	164	164	164	-	168	170	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres.....	-	-	-	41,50	-	41,25	-	-	-	41,25	41,25	-	-	-	-
» Norte de Hespanha..	217	215	215	215	216	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza. ...	349	350	349	348	347,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	180	177,50	179,50	179,50	179,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	371	-	372	371	371,50	-	-	371	372	376	376	-	-	-	-
» 2.º grau	188,50	188,50	188,50	188,25	-	188,50	189	-	189	188	187,50	-	-	-	-
» C. Beira Alta.....	116,50	118	115,50	115,50	115,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres. ...	145,75	146	144	141	141	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	360	359	357	357	357	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	-	64,25	64,25	64	64	64	64	64	63,75	63,75	63,87	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdã: Atravez Africa...	82,75	-	83,75	-	83,75	-	-	-	-	83,75	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1903				1902		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1903	1902	1903	1902	
								Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	15 21 Out	693	98.749.000	142.494	693	98.793.776	142.559	3.688.773.000	3.605.369.373	83.403.627	-
	Nova rede garantida.....	15 21 Out	380	15.391.000	40.502	380	14.497.224	38.150	542.933.000	502.349.627	40.583.373	-
Sul e Sueste.....		21 30 Set.	518	47.463.920	91.629	494	42.925.100	86.892	1.048.569.915	900.975.789	147.594.126	-
		1 10 Out	»	46.725.435	90.203	»	42.518.300	86.069	1.095.295.350	943.494.089	151.801.261	-
Minho e Douro.....		1 10 Set.	358	51.744.078	146.583	358	51.670.082	146.374	926.331.225	923.623.655	2.707.570	-
		11 20 »	»	48.929.929	138.611	»	45.994.734	130.296	975.261.154	969.018.389	5.642.765	-
		21 30 »	»	49.038.716	138.919	»	45.381.492	128.559	1.024.299.870	1.014.999.881	9.299.989	-
Beira Alta.....		24 30 »	253	14.483.687	57.247	253	15.293.060	60.446	307.386.903	296.470.914	10.915.989	-
		1 7 Out	»	8.934.847	34.315	»	8.787.346	34.732	316.321.750	305.258.260	11.063.490	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....		8 14 »	»	10.021.094	39.609	»	8.691.601	34.354	326.342.844	313.949.861	12.392.983	-
		17 23 Set.	105	2.855.719	27.197	105	2.988.343	28.460	68.245.479	66.561.110	1.684.369	-
Guimarães.....		24 30 »	»	2.779.338	26.469	»	2.544.629	24.234	71.024.817	69.105.748	1.919.069	-
		1 7 Out	»	2.476.355	23.584	»	1.880.983	17.914	73.501.172	70.986.731	2.514.441	-
Porto á P. e Famalicão		11 20 Set.	34	3.335.855	98.113	34	3.742.050	110.060	70.940.451	71.653.422	-	712.971
		21 30 »	»	2.647.094	77.855	»	3.206.946	94.321	73.587.545	74.860.368	-	1.272.823
Norte de Hespanha ..		1 30 Set.	64	16.187.278	252.926	64	17.003.421	265.678	100.516.840	101.215.447	-	698.607
		14 20 Out	3656 Ps.	2.590.758	708	3656 Ps.	2.516.055	688	89.050.859	87.530.893	1.519.966	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....		21 27 »	»	2.532.855	692	»	2.520.310	689	91.583.715	90.051.203	1.532.502	-
		15 21 Out	3650	2.224.437	609	3650	2.197.951	602	81.745.972	80.903.208	842.764	-
Andaluzes.....		22 28 »	»	2.100.837	575	»	2.058.995	564	83.846.809	82.962.202	885.607	-
		8 14 Out	1067	433.921	406	1067	421.204	394	16.836.634	17.356.206	-	519.572
Madrid—Caceres....		15 21 »	»	458.549	429	»	451.918	423	17.295.183	17.808.124	-	512.941
		22 28 Out	429	92.295	215	429	101.858	237	3.956.542	3.792.535	164.007	-
Zafra a Huelva.....		-	180	-	-	180	-	-	-	-	-	-

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Pocinho a Miranda.**—Devem ter sido hontem solemne-mente inaugurados os trabalhos de construcção d'esta linha cuja importancia, para o progresso economico da região servida e para o crescimento das receitas da linha do Douro, é por demais conhecida.

O sr. ministro das obras publicas que tomou a iniciativa da sua construcção, tem vencido todas as difficuldades que a ella se oppunham, prestando assim um serviço relevantissimo áquella região e ao paiz. Bem se diz que o optimo é inimigo do bom. A preocupação excessiva de facilitar pelo emprego da via larga a exploração em larga escala das minas de ferro de Roboredo ia dando logar a que a linha se não podesse construir. Com effeito o troço do Pocinho a Carvicaes construido de via larga custaria perto de 50 contos por kilometro, emquanto a via reduzida com curvas de 75,<sup>m</sup> custará a terça parte. A baldeação dos minerios póde ser feita em condições de ser quasi gratuita, convindo pois mais ao Estado toma-la sobre si que immobilizar avultado capital na construcção da via larga. Depois de diversos estudos e trabalhos preparatorios chegou-se a uma solução pratica e conciliatoria.

O taboleiro metallico de ponte sobre o Douro é construido com a resistencia sufficiente para a via larga se um dia fôr necessaria. A linha é construida desde já de via reduzida, podendo um dia ser alargada para que o material da via larga possa ir a Reboredo se preciso fôr (o que é sobremodo duvidoso) com tracção electrica.

A estação do Pocinho é projectada nas condições devidas para a baldeação rapida e economica das mercadorias, especialmente dos minerios e alabastros. A ponte que é a obra capital da linha vae ser construida desde já.

Tal é a solução adoptada. Honra ao illustre ministro que tanto se tem empenhado em dotar com a viação accelerada uma região que tão abandonada tem vivido, e que é digna da sollicitude dos poderes publicos.

**Cintra á Praia das Maças.**—Fizeram-se no dia 13 as primeiras experiencias da tracção dos carros entre a cocheira, installada na Ribeira, e a Estephania, dando o melhor resultado.

Os carros são elegantes e com todas as commodidades; mesmo superiores aos de Lisboa.

A's experiencias assistiram varios membros da direcção, com exclusão do sr. conselheiro Custodio Borja, presidente do conselho de administração, por estar de nojo pela morte de sua enteada.

Brevemente se realizarão as experiencias officiaes sendo logo depois aberta ao serviço esta linha que reputamos de primeira importancia e que nos merece a maior sympathia por ser a companhia toda constituida com capital portuguez.

Compreende-se quanto esforço representa, ainda hoje entre nós, uma empresa d'este genero, e justo é registrar que o bom resultado se deve ao incansavel trabalho dos srs. Custodio Borja, Collares Pereira e coronel Barbosa du Bocage.

**Novas locomotivas do Minho e Douro** — Foram encomendadas á casa Borsig 6 locomotivas Compound inteiramente eguaes ás do Sul e Sueste isto é com 3 eixos conjugados, rodas de 1,<sup>m</sup>54, bogie á frente, tender de grande capacidade sobre dois bogies e 4<sup>m</sup> d'envasamento rigido. Differem apenas em ter deslocamento lateral o eixo conjugado trazeiro para facilitar a passagem nas curvas.

Noutro numero daremos conta minuciosa do resulta-

do da experiencia feita com uma das locomotivas Compound da Companhia Real e das razões que motivaram a adopção d'aquelle typo para o Minho e Douro.

Foram tambem encomendadas duas machinas-tender de 2 eixos conjugados, á casa Beyer Peacock, eguaes ás que já possuem aquellas linhas, afim de se desenvolver o serviço dos *tramsways*.

**Carruagens automotrices** — Foi ha tempos encarregado o distincto engenheiro L. de Albuquerque de Orey, de estudar e propôr o typo de carruagens automoveis que mais convém adoptar nas linhas do Estado para comboios leves, achando-se já resolvido em principio a aquisição de 4 para experiencia logo que esteja fixado o typo mais conveniente.

Tambem na Companhia Real se vae adoptar este systema de vehiculos para as linhas de pequeno trafego de passageiros.

Estas novas carruagens comportarão 48 logares, sendo 12 de 2.<sup>a</sup> classe, 24 de 3.<sup>a</sup> e os restantes na plataforma.

O motor é do systema Compound de 4 cylindros montados em tandem. Podem subir rampas de 20 milímetros com a velocidade de 20 kilometros, maxima á hora. Percorrem 60 kilometros, sem se fornecerem de combustivel o 3o sem tomarem agua. Consomem carvão de coke, e a distribuição d'este combustivel pelas fornalhas é feita automaticamente com o proprio andamento do vehiculo.

**Ponte de Sôr** — Está já aprovado o ante-projecto do 1.<sup>o</sup> lanço da 2.<sup>a</sup> secção entre Arraiolos e proximidades de Pavia. Brevemente será apresentado o projecto definitivo do 1.<sup>o</sup> lanço Evora a Divor que entrará desde logo em construcção.

**Estremoz a Portalegre.** — Causou grande entusiasmo em Aviz, Fronteira, Souzel e outras localidades a noticia da adjudicação da construcção d'esta linha. Por toda a parte o regosijo foi geral, havendo vivas, foguetes, musicas e outras manifestações.

**Gulmarães a Fafe.** — Os trabalhos de construcção proseguem com a maior actividade.

Estão atacadas 27 trincheiras e trata-se das fundações da ponte sobre o Vizella, á entrada do valle de Calvellos, estando já essas fundações acima da linha normal da agua.

Começou a perfuração do tunnel de Paçô.

**Lourenço Marques.** — Em 24 de setembro realizou-se em Pretoria uma importante conferencia, á qual concorreram representantes do commercio de Johannesburg, Pretoria e Bloemfontein e officiaes das diversas linhas dos caminhos de ferro da Africa meridional.

Entre outros assumptos, tratou-se naquella conferencia das viagens de recreio a preços reduzidos, sendo os respectivos bilhetes validos por seis mezes, quando aquellas viagens forem para fóra do Transvaal, e do estabelecimento de «sleeping-cars» na linha do caminho de ferro de Lourenço Marques, como existem nas do Natal e do Cabo.

Tambem se tratou ali a questão da falta de material de circulação no caminho de ferro de Lourenço Marques, sendo approvada uma representação sobre esta queixa.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPANHA

Vae fazer-se o prolongamento da linha ferrea de *San Juan de las Abadessas* á fronteira franceza, construindo a companhia do Norte uma linha normal da Ripoll ao Puigcerdá. Do lado da França prolonga-se a que parte de *Aix-les-Bains* e vae ao *Bourg Madame*, unindo-se assim as rédes do Norte e de Orleans.

Esta linha encurta 200 kim. as communicações com Paris. O troço francez é maior do que o hespanhol. Ha neste porém um tunnel importante.

A companhia do Norte de Hespanha mandou construir nas officinas biscainhas todas as obras de reforço das pontes metallocas da linha de *Castejon a Bilbao*.

**ITALIA**

O governo concedeu o subsidio de 8.000 liras por kim. durante 80 annos á linha *Bassano-Primolano*, com a condição de participar nos lucros além de certos limites.

**SUISSA**

Segundo a estatistica publicada pela repartição federal dos caminhos de ferro referida a 1901, havia na confederação 27 linhas funiculares com uma extensão kilometrica de 24,823 não contando as linhas de montanha de cremalheira como a de Rigi, Monte Pilatos, Brienz, Engelberg, Zermatt, etc.

E' interessante a nota das suas extensões, elevações e altitudes que attingem:

Beatenberg. extensão de 1.600, altura de 566, altitude de 1.120; Bienne Evillard 892, 244, 694; Bienne Macolin 1.623, 443 879; Kehrsiten Bürgenstock 827, 440, 878; Cossonay 1.211, 134, 567; Davos Schatzalp 640, 300, 1.801; Dolder Zurich 799, 200, 547; Plan Neuchâtel 320, 90, 663; Gurtenkulm Berne 1.021, 255, 833; Gütsch Lucerna 153, 81, 519; Lausanne Ouchy 1.476, 102, 480; Lausanne Lauvabelin 455, 106, 637; Lauterbrunnen 1.207, 669, 1.485; Lugano 237, 56, 336; Marzili Berne 101, 31, 539; Neuville Freiburg 107, 57, 010; Ragatz 760, 207, 737; Reichenbach 661, 244, 847; Reinech 1.228, 266, 671; Salvatore 1.507, 601, 882; Saint Gall 300, 67, 743; Stans 3.600, 1.397, 1.849; Territet 553, 298, 689; Vevey 1.514, 412, 812; Zurichberg 163, 3., 450; Rigiviertel Zurich 284, 71, 566.

13 d'estas linhas funcionam com contrapeso de agua e 13 pela electricidade.

# Companhia Real

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

**Exercicio de 1902**

(Continuação do n.º 381)

**Entradas**

1.º—Dinheiro recebido das estações, incluindo os impostos de sello e de transito, pertencentes ao Estado.....	5.013.194#000
2.º—Dinheiro recebido de receitas fóra do trafego.....	16.161#180
3.º—Dinheiro recebido de devedores por transportes em conta corrente.....	231.990#761
4.º—Dinheiro recebido de diversos por serviços combinados.....	353.024#303
5.º—Dinheiro por conta das caixas de Soccorros, reformas e pensões.....	279.968#443
6.º—Dinheiro recebido pela venda de productos das linhas.....	1.202#295
7.º e 8.º—Dinheiro recebido por avarias no mobiliario, multas, etc.....	2.704#960
9.º—Dinheiro recebido de devedores em c/ corrente....	785.119#279
10.º—Dinheiro recebido do Banco Lusitano (escriptura de 10 de maio de 1901).....	4.000#000

11.º e 12.º—Dinheiro recebido de diversas proveniencias.....	95.956#890	
13.º e 14.º—Dinheiro recebido pela restituição de imposto por nós pagos em França.....	83.363#757	6.866.685#868
Por entrada, réis ....		<u>7.931.851#461</u>

**Aplicação**

1.º—Pago por despesas d'exploração e de construcção.....	1.947:340#900
2.º—Pago por despesas d'abastecimento de material.....	904:011#060
3.º—Pago por despesas d'impostos em França e Portugal.....	396:369#932
4.º—Pago por diversos serviços combinados...	116:764#413
5.º— » a diversos em conta corrente.....	272:737#738
6.º— » por differenças de cambios em transferencias de fundos para paizes estrangeiros..	472:198#681
7.º—Pago por coupons de obrigações.....	1.072:736#945
8.º— » » amortização de obrigações da 2.ª série de 1901 (saldo).....	111:957#086
9.º—Pago por amortização suplementar de 1901 (obrigações do 2.º grau).....	52:897#388
10.º—Pago por amortização de obrigações do anno de 1902 (total).....	233:383#831
11.º—Pago por compra de obrigações de 4% de 1.º e 2.º graus (terrenos do Tejo).....	23.493#561
12.º—Custo de 14.998 £ de Reserva especial...	89:962#875
13.º—Restituído ás caixas de soccorros, reformas e pensões.....	280:197#562
	<u>6.573:051#972</u>

Saldos em 31 de Dezembro de 1902:

Caixa em Lisboa:

Dinheiro.....	147:010#583	
Letras de cambio.....	2:708#977	149.719#560
Agencia Aduaneira em Lisboa.....		16.424#224
Correspondentes:		
Em Paris (103.414,65 francos) .	22:001#392	
Em Berlim (938.664,20 marcos) .	211:199#445	233:200#837
Banco Lisboa & Açores (189.358-2 g £ 12.929,09 francos.....		959:688#080
	Somma.....	1.359:032#701
Deduzindo:—Credito da Glyn Mills Currie & C.ª em Londres 51-16-6 £.....	233#212	1.358:799#489
	Somma total.....	<u>7.931:851#461</u>

**Prejuizos pelas differenças de cambio**

Na gerencia de 1902 os prejuizos pelas differenças de cambio foram ainda notavelmente inferiores aos da gerencia de 1901.

A comparação dos dois exercicios mostra-nos os seguintes resultados:

	1901	1902	Differ. de 1902
No fornecimento de carvão.....	118:369#363	78:051#355	— 40:318#008
Em outros fornecimentos.....	143:029#650	74:773#138	— 68:256#512
Na remessa de fundos a paizes estrangeiros para o pagamento dos coupons e outros encargos de administração.....	605:560#147	404:164#810	— 201:395#337
	<u>866:959#160</u>	<u>556:989#303</u>	— 309:969#857

(Continúa).

# Concursos

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

Até 5 de dezembro de 1903 está aberto concurso para a admissão de amanuenses para os serviços da Companhia.

As condições de admissão estão patentes na repar-

tição central da exploração, em Santa Apolonia, todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde.

Os requerimentos escriptos em papel commum e pelo proprio punho do concorrente deverão ser dirigidos ao engenheiro em chefe da exploração da Companhia e entregues até as 3 horas da tarde do dia 5 de dezembro proximo futuro, na repartição central da exploração e nelles será indicada a morada do requerente.

Os candidatos serão submettidos a inspecção medica da Companhia depois do que será fixado o dia para exame da admissão.

Lisboa, 5 de novembro de 1901.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Tarifa especial M. L. n.º 3—Grande velocidade

Fica pelo presente aviso ampliado em mais um anno o prazo de validade, que terminou em 30 de setembro ultimo, da tarifa especial combinada com a Companhia de Exploração dos Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste de Hespanha, série M. L. n.º 3 de grande velocidade.—Bilhetes de ida e volta das estações de Lisboa e Porto-Campanhã para Madrid ou vice-versa—em vigor desde 1 de abril do corrente anno.

Lisboa, 27 de outubro de 1903.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de azeite d'oliveira

No dia 23 do corrente mez de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 100.000 kilogrammas de azeite d'oliveira.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e affixadas em todas as estações das linhas d'esta Companhia.

O deposito 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, 1 de novembro de 1903.

#### Fornecimento d'oleo mineral escuro

No dia 7 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28, rua Châteaudun.

O deposito 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, 6 de novembro de 1903.

#### Fornecimento de madeiras diversas

(Repetição do concurso de 19 de outubro)

No dia 23 de novembro pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Commissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de taboas de casquinha e vigas de pitch-pine.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito 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, 7 de novembro de 1903.

### Leilão

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se que no dia 26 do corrente será vendida em hasta publica, na estação de Sabugal, a remessa de pequena velocidade n.º 1.119 de Pampilhosa, constante de um vagon com cal a granel com o peso de 10.000 kilos, expedida em 22 de outubro do corrente anno, pelo sr. José Miranda Larangeira, á consignação do sr. Manuel Leal Sapinho.

Lisboa, 10 de novembro de 1903.

### Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

#### Modificação da estação de Evora

Faz-se publico que no dia 30 de novembro de 1903, pela uma hora do dia, na secretaria da 2.ª secção de via e obras, em Evora, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação para a terceira empreitada de modificações na estação de Evora (muros de caes, de vedação e canos sob os caes).

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 63\$325 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar ácerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da 2.ª secção de via e obras.

Evora, 31 de outubro de 1903.

Direcção do Minho e Douro

#### Secção da Regua a Villa Real

Pelo presente se faz publico que, no dia 10 do proximo mez de dezembro, 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 a adjudicação de duas empreitadas, designadas pelas letras E e F, de construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves, secção da Regua a Villa Real.

Os depositos provisorios, para serem admittidos como licitantes, são de:

Para a empreitada E, 1:015\$150 réis;

Para a empreitada F, 996\$680 réis.

Os depositos definitivos serão de 5 por cento do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, as suas propostas, acompanhadas do recibo do deposito provisorio e do documento exigido na alinea b) da 2.ª 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 caderno de encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, no serviço de construcção d'esta direcção, em Campanhã.

Porto, 6 de novembro de 1903.

## APPARELHOS PNEUMATICOS

DE

## SIGNAES PARA CAMINHOS DE FERRO

Deseja se vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos privilegios de invenção concedidos para aperfeiçoamentos nos mencionados aparelhos a Frank Lemont Dogson, pelas patentes n.ºs 3.792, 3.793, 3.796 e 3.798; e a Murray Corrington e a Frank Lemont Dogson pela patente n.º 3.795.

Para tratar e informações, J. A. da Cunha Ferreira, agente official de marcas e patentes, rua de El-Rei, 178, Lisboa.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

**HAMBURGO** Walter Maths & Sautler. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

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

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

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

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

**MADRID** Cesar Fereal. — Agente Commercial da Companhia dos camin os de ferro. Transportes, comissões

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

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

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

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

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

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

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

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

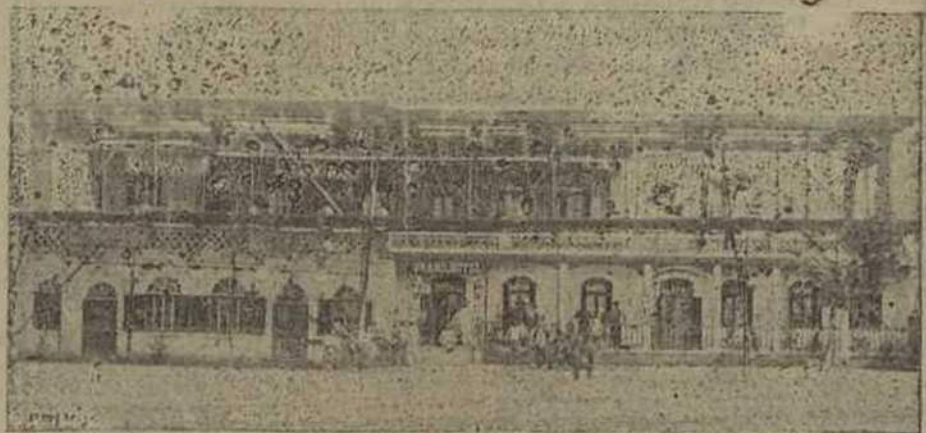
**SETUBAL** Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellas aposentos; Serviço primoroso; Diario 1\$200 a 2\$500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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

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

## GRANDE HOTEL

PEKXMX



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

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellent mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

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

SUCCESSORES 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 antimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrações, garrafas e muitos outros artigos.

Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de palha. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexciveil.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

## TINTURARIA

DE

P. J. A. CAMBOURNAC

14, Largo da Anunciada, 16

120, Praça de S. Bento, 120

OFFICINAS A VAPOR

RIBEIRA DO PAPE

## ESTAMPARIA MECHANICA

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

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

Os artigos de lã, limpos por este processo.

não estão sujeitos a serem depois atacados pela traça.

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

## TINTAS PARA ESCREVER

DE

DIVERSAS QUALIDADES

Rivalizando com as dos fabricantes Ingleses, allemães e outros



OLEO  
DE  
FIGADOS  
DE  
BACALHAU

INDUSTRIA PORTUGUEZA

*Arriaga*

Para  
uso  
medico

PREPARADO SOB A DIRECCÃO  
DO

Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

*Pereira & Lane*

100, Rua de S. Julião, 2.  
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

A. Peixoto d'Oliveira e Silva  
Rua dos Mercadores, 66, 1.<sup>o</sup>

## SABONETES MEDICINAES

DA

Companhia Portugueza HYGIENE

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

## SABONETE

SOUSA MARTINS

(Alcatrão composto)

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

Pharmacia ESTACIO — Praça de D. Pedro, 61

LISBOA

Fora do concurso--A maior distincção--Exposição de 1893

COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE

ANTIGA CASA ESTACIO & C.<sup>o</sup>

UNICA premiada com os MAIORES PREMIOS nas Exposições a que concorreu

Productos d'esta companhia efficacissimos

PARA A

DIABETE

Agua arsenical lithiada (fórmula Martinand.)  
Vinho uranado. Com o uso d'este vinho desce rapida e successivamente a quantidade de assucar nas urinas.

PARA A

ANEMIA, DEBILIDADE, ETC.

Vinho de hemoglobina—composto organico azotado ferruginoso, natural do sangue, e por isso o mais assimilavel e effraz, não constipando o ventre, etc.

Protoxalato de ferro—precioso composto ferruginoso, que não produz a constipação do ventre, antes facilita o trabalho da defecação.

Director technico—E. ESTACIO

Membro do Jury da Exposição de 1893 — LISBOA

GALARDOADO COM O

DIPLOMA DE MERITO na Exposição Industrial de 1897 — PORTO

PHARMACIA ESTACIO, Rua de S. Pedro, 61, LISBOA

# AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

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

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

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

COMPANHIA REAL				Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa V. Alcantara Lisboa				Mangualde Guarda Mangualde			
C. Sobré		Algés		C. Sodrê		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	6-23 m.	6-38 m.	6-25 m.	7-27 m.	5-40 m.	6-8 m.	9-20 m.	6-30 t.	5-25 t.	5-8 m.	8-50 m.	11-35 m.	3-15 t.	6-10 t.
6-15 m.	6-34 m.	7-9 m.	7-24 m.	7-20 m.	8-26 m.	6-40 m.	7-39 m.	11-15 m.	7-3 m.	4-5 n.	4-9 t.	<b>MINHO E DOURO</b>			
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	10-40 m.	11-45 m.	7-45 m.	8-44 m.	7-15 t.	—	—	—	Porto	Famalicao	Porto	
7-20 m.	7-34 m.	7-50 m.	8-5 m.	10-45 m.	11-50 m.	8-50 m.	9-49 m.	9-30 n.	—	—	—	9-43 m.	11-10 m.	5-3 m.	6-28 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.	8-33 m.	11-55 m.	12-40 m.	9-2 m.	10-55 m.	11-15 m.	2-39 n.	12-20 m.	4-9 t.	2-3 t.	3-29 t.	11-38 m.	1-14 t.
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-47 m.	12-45 m.	1-0 t.	11-0 m.	12-13 t.	7-15 t.	10-5 m.	3-50 t.	5-8 m.	5-32 t.	6-51 t.	3-50 t.	5-10 t.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	9-18 m.	1-0 t.	1-14 t.	11-55 m.	1-13 t.	9-30 n.	—	—	—	9-23 n.	10-17 n.	7-22 t.	8-49 n.
8-50 m.	9-4 m.	9-28 m.	9-38 m.	1-15 m.	1-29 t.	12-0 m.	1-14 t.	<b>Lisboa T. Vedras Figueira</b>				Porto	Braga	Porto	
9-15 m.	9-31 m.	9-45 m.	10-0 m.	1-20 m.	1-34 t.	12-5 m.	1-29 t.	1-20 t.	4-37 t.	10-0 m.	6-21 t.	4-54 m.	8-26 m.	5-15 m.	8-5 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.	1-25 m.	1-48 t.	12-10 m.	1-43 t.	<b>Lisboa Figueira Lisboa</b>				7-50 m.	10-20 m.	7-55 m.	9-43 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.	1-30 m.	1-51 t.	12-15 m.	1-48 t.	7-0 m.	1-41 t.	5-20 m.	5-30 t.	11-16 m.	1-2 t.	11-48 m.	1-44 t.
10-20 m.	10-34 m.	10-53 m.	11-8 m.	1-35 m.	2-4 t.	12-20 m.	1-53 t.	6-45 t.	5-4 m.	5-0 t.	12-15 n.	4-23 t.	6-11 t.	4-33 t.	7-5 t.
10-40 m.	11-4 m.	11-20 m.	11-35 m.	1-40 m.	2-17 t.	12-25 m.	2-8 t.	<b>Coimbra Figueira Coimbra</b>				5-45 t.	8-27 n.	7-5 t.	10-44 n.
10-45 m.	11-9 m.	11-25 m.	11-40 m.	1-45 m.	2-30 t.	12-30 m.	2-13 t.	6-0 m.	7-46 m.	5-55 m.	7-36 m.	<b>Nine Braga Nine</b>			
11-5 m.	11-19 m.	11-38 m.	11-53 m.	1-50 m.	2-43 t.	12-35 m.	2-18 t.	9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	6-10 m.	6-46 m.	7-0 m.	7-35 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-0 t.	12-15 t.	1-55 m.	2-56 t.	1-0 t.	2-23 t.	12-35 t.	12-35 t.	10-55 m.	12-32 t.	5-16 t.	5-43 t.	9-10 m.	9-42 m.
11-50 m.	12-4 t.	12-23 t.	12-38 t.	2-0 m.	3-9 t.	1-5 m.	2-28 t.	<b>SUL E SUESTE</b>				Porto	Vianna	Porto	
12-15 t.	12-34 t.	1-0 t.	1-14 t.	2-5 m.	3-18 t.	2-0 t.	2-33 t.	Lisboa	Barreiro	Lisboa		4-34 m.	10-22 m.	5-39 t.	10-44 n.
12-35 t.	1-0 t.	1-14 t.	1-29 t.	2-10 m.	2-29 t.	2-5 m.	2-40 t.	7-45 m.	8-20 m.	5-55 m.	6-30 n.	<b>Porto Valença Porto</b>			
1-0 t.	1-14 t.	1-30 t.	1-45 t.	2-15 m.	2-34 t.	2-10 m.	2-21 t.	9-30 m.	10-5 m.	7-50 m.	8-25 m.	7-50 m.	1-20 t.	2-21 n.	8-5 m.
1-20 t.	1-34 t.	1-53 t.	2-8 t.	2-20 m.	2-39 t.	2-15 m.	2-26 t.	11-45 m.	12-10 t.	9-5 m.	9-40 m.	11-16 m.	3-8 t.	9-27 m.	1-44 t.
1-40 t.	1-54 t.	2-13 t.	2-28 t.	2-25 m.	2-44 t.	2-20 m.	2-31 t.	3-0 t.	3-35 t.	11-35 m.	12-0 t.	5-45 t.	11-28 n.	1-30 t.	7-5 t.
1-45 t.	2-4 t.	2-18 t.	2-33 t.	2-30 m.	2-49 t.	2-25 m.	2-36 t.	4-30 t.	5-5 t.	12-30 t.	3-5 t.	<b>Porto Penafiel Porto</b>			
2-5 t.	2-12 t.	2-26 t.	2-41 t.	2-35 m.	2-54 t.	2-30 m.	2-41 t.	<b>Lisboa Setubal Lisboa</b>				4-5 t.	5-45 t.	5-4 m.	6-43 m.
2-30 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-15 t.	2-40 m.	2-59 t.	2-35 m.	2-46 t.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	9-23 n.	10-22 m.	5-39 t.	10-44 n.
2-50 t.	3-4 t.	3-18 t.	3-33 t.	2-45 m.	3-4 t.	2-40 m.	2-51 t.	9-30 m.	11-5 t.	10-30 m.	12-0 m.	<b>Porto Marco Porto</b>			
3-15 t.	3-29 t.	3-43 t.	3-58 t.	2-50 m.	3-9 t.	2-45 m.	2-56 t.	3-0 t.	4-42 t.	1-0 t.	3-5 t.	9-43 m.	12-13 t.	12-24 t.	2-56 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-5 t.	4-20 t.	2-55 m.	3-14 t.	2-50 m.	3-01 t.	4-30 t.	6-6 t.	3-15 t.	5-0 t.	<b>Porto Regoa Porto</b>			
4-0 t.	4-14 t.	4-28 t.	4-43 t.	3-0 m.	3-19 t.	2-55 m.	3-6 t.	<b>Pinhal Novo Setubal Barreiro</b>				4-40 m.	11-9 m.	3-55 m.	8-36 m.
4-20 t.	4-34 t.	4-48 t.	5-3 t.	3-5 m.	3-24 t.	3-0 m.	3-11 t.	4-50 t.	2-15 t.	3-20 t.	6-26 t.	6-0 t.	10-41 n.	4-16 t.	11-36 n.
4-40 t.	4-54 t.	5-8 t.	5-23 t.	3-10 m.	3-29 t.	3-5 m.	3-16 t.	<b>Lisboa Estremoz Lisboa</b>				Porto	Barca d'Alva	Porto	
4-45 t.	5-4 t.	5-18 t.	5-33 t.	3-15 m.	3-34 t.	3-10 m.	3-21 t.	7-45 m.	2-45 t.	12-0 n.	6-30 m.	7-20 m.	3-9 t.	11-7 m.	6-50 t.
5-5 t.	5-19 t.	5-33 t.	5-48 t.	3-20 m.	3-39 t.	3-15 m.	3-26 t.	4-30 t.	11-15 n.	8-15 m.	3-5 t.	<b>Porto Barca d'Alva Porto</b>			
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-15 t.	3-25 m.	3-44 t.	3-20 m.	3-31 t.	<b>Casa Branca Evora Casa Branca</b>				4-28 t.	6-4 t.	5-57 m.	10-30 m.
5-50 t.	6-4 t.	6-18 t.	6-33 t.	3-30 m.	3-49 t.	3-25 m.	3-36 t.	4-20 m.	5-10 m.	5-40 m.	6-20 m.	<b>Porto Tua Porto</b>			
6-15 t.	6-29 t.	6-43 t.	6-58 t.	3-35 m.	3-54 t.	3-30 m.	3-41 t.	3-0 t.	3-50 t.	7-10 t.	8-0 n.	6-5 m.	10-38 m.	4-24 t.	9-15 n.
6-35 t.	6-49 t.	7-5 t.	7-20 t.	3-40 m.	3-59 t.	3-35 m.	3-46 t.	<b>Lisboa Moura Lisboa</b>				<b>Regoa Barca d'Alva Regoa</b>			
7-0 t.	7-14 t.	7-28 t.	7-43 t.	3-45 m.	4-4 t.	3-40 m.	3-51 t.	7-45 m.	4-55 t.	6-0 m.	3-5 t.	6-8 m.	10-58 m.	4-24 t.	9-15 n.
7-20 t.	7-34 t.	7-48 t.	8-3 m.	3-50 m.	4-19 t.	3-45 m.	3-56 t.	8-30 m.	5-10 m.	7-40 t.	6-30 m.	<b>GUIMARÃES</b>			
7-45 t.	8-4 n.	8-18 n.	8-33 n.	3-55 m.	4-18 t.	3-50 m.	4-01 t.	<b>Lisboa Faro Lisboa</b>				Trofa	Guimarães	Trofa	
8-5 n.	8-19 n.	8-33 n.	8-48 n.	4-0 m.	4-29 t.	3-55 m.	4-06 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.	7-15 m.	9-0 m.	5-0 m.	6-33 m.
8-30 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-15 n.	4-5 m.	4-34 t.	4-0 m.	4-11 t.	<b>Casa Branca Faro Casa Branca</b>				9-25 m.	11-3 m.	7-0 m.	8-40 m.
8-50 n.	9-4 n.	9-18 n.	9-33 n.	4-10 m.	4-39 t.	4-5 m.	4-16 t.	6-30 m.	8-20 m.	5-50 m.	7-10 t.	12-17 t.	1-58 t.	10-15 m.	11-49 m.
9-15 n.	9-29 n.	9-43 n.	10-0 n.	4-15 m.	4-44 t.	4-10 m.	4-17 t.	<b>Lisboa Portimão Lisboa</b>				12-25 t.	6-50 t.	4-0 t.	5-35 t.
9-35 n.	9-49 n.	10-5 n.	10-24 n.	4-20 m.	4-49 t.	4-15 m.	4-22 t.	4-30 t.	5-8 m.	5-35 t.	6-30 m.	7-22 t.	8-58 t.	7-15 t.	8-53 m.
10-0 n.	10-14 n.	10-33 n.	10-48 n.	4-25 m.	4-54 t.	4-20 m.	4-27 t.	<b>Faro Portimão Faro</b>				<b>Directos.</b>			
10-45 n.	11-4 n.	10-53 n.	11-8 n.	4-30 m.	5-3 t.	4-25 m.	4-36 t.	5-15 t.	8-35 n.	6-0 m.	9-10 m.	<b>1) Domingos e dias santos.</b>			
11-30 n.	11-44 n.	11-35 n.	11-54 n.	4-35 m.	5-4 t.	4-30 m.	4-41 t.	<b>Portimão Tunes Portimão</b>				<b>2) Lisboa Caes dos Soldados.</b>			
12-30 n.	12-23 n.	12-23 n.	12-38 n.	4-40 m.	5-49 t.	4-35 m.	4-46 t.	2-20 n.	3-35 n.	2-55 t.	5-8 t.	<b>3) Segundas e quintas-feiras.</b>			
				4-45 m.	5-54 t.	4-40 m.	4-51 t.	5-35 t.	6-50 t.	7-50 t.	9-15 n.	<b>4) Domingos, terças e quintas-feiras.</b>			
				4-50 m.	5-59 t.	4-45 m.	4-56 t.	<b>BEIRA ALTA</b>				<b>5) Por Alfaiellos.</b>			
				4-55 m.	6-8 t.	4-50 m.	5-01 t.	<b>Figueira Pampilhosa Figueira</b>				<b>6) Segundas-feiras.</b>			
				5-0 m.	6-9 t.	4-55 m.	5-6 t.	5-40 m.	7-30 m.	8-10 m.	10-0 m.	<b>7) Sabbados.</b>			
				5-5 m.	6-14 t.	4-55 m.	5-6 t.	4-40 t.	5-55 t.	6-25 t.	8-5 n.	<b>8) Dia 23 de cada mez.</b>			
				5-10 m.	6-19 t.	4-55 m.	5-6 t.	<b>Pampilhosa V. Formoso Pampilhosa</b>				<b>9) Dias uteis.</b>			
				5-15 m.	6-24 t.	4-55 m.	5-6 t.	8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-35 t.	<b>10) Segundas, terças, quintas-feiras e sabbados.</b>			
				5-20 m.	6-29 t.	4-55 m.	5-6 t.	4-15 m.	6-53 t.	2-37 t.	7-35 t.	<b>11) Porto Campanha.</b>			
				5-25 m.	6-34 t.	4-55 m.	5-6 t.	<b>Pampilhosa Mangualde Pampilhosa</b>				<b>12) Sabbados ou sextas-feiras quando os sabbados sejam santificados.</b>			
				5-30 m.	6-39 t.	4-55 m.	5-6 t.	5-40 m.	8-35 m.	4-5 m.	7-15 m.	<b>13) Segundas, quartas e sextas-feiras.</b>			
				5-35 m.	6-44 t.	4-55 m.	5-6 t.	7-35 t.	11-0 n.	6-25 t.	9-35 n.	<b>14) Terças, quintas-feiras e sabbados.</b>			
				5-40 m.	6-49 t.	4-55 m.	5-6 t.					<b>15) Sextas-feiras.</b>			
				5-45 m.	6-54 t.	4-55 m.	5-6 t.					<b>16) Quartas-feiras.</b>			
				5-50 m.	7-0 t.	4-55 m.	5-6 t.					<b>17) Segundas, quintas-feiras e sabbados.</b>			

## H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUCÇÕES NAVAES.

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 23 de Novembro sahirá o paquete **Danube** para  
**Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires**

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, 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 Inglezes, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**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>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Corrientes**. Sahirá a 4 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus** (com escala por Vigo), vapor francez **Amazona**. Sahirá a 20 de novembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Corunha**, La Pallize e Liverpool, vapor inglez **Orita**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 30 de novembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Parnaguá**. Sahirá a 19 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 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>



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



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



**Madeira**, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



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



**Maranhão**, Parnahiba e Ceará, vapor inglez **Grangense**. Sahirá a 23 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**New York** (via Açores), vapor portuguez **Dona Maria**. Sahirá a 22 de novembro. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, R. dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



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



**Pará** e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 2 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pará**, Maranhão e Ceará, (via Madeira) vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 13 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió, o vapor inglez **Orion**. Sahirá a 18 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Eitel Friederich**. Sahirá a 29 de novembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a 9 de dezembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Benguella**. Sahirá a 22 de novembro. Agente, Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Malange**. Sahirá a 1 de dezembro. Agente, Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 18 de novembro. Agentes, E. Pinto Bastos & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>