

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministerios do Commercio e Communicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Secretario da Redacção — RICARDO AMARAL

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Redactores — DR. QUIRINO DE JESUS — MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helde, 8

20.º do 35.º anno LISBOA, 16 de Outubro de 1922 Numero 836

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

**Minho e Douro.** — Estação de Chaves, 3.º Aditamento ao Aviso ao Publico C-N.º 49.

**Companhia Portuguesa.** — Aviso ao Publico. Impostos para o Governo Hespanhol.

## SUMMARIO

|   |     |
|---|-----|
| O aproveitamento dos carvões nacionaes, por J. Fernando de Sousa .....    | 229 |
| Um plano de economia nacional, por Quirino de Jesus .....                 | 232 |
| Coador movel para as tomadas de agua .....                                | 233 |
| As linhas internacionaes entre Hespanha e França .....                    | 234 |
| Viagens e Transportes .....   | 234 |
| O Sanatorio de Seixoso .....  | 235 |
| Parte official .....  | 236 |
| Companha dos Caminhos de Ferro Portuguesa — Relatorio (Continuação) ..... | 237 |
| Parte Financeira:   |     |
| Boletim Commercial e Financeiro .....                                     | 238 |
| Cotações .....  | 239 |
| Vapores .....   | 240 |

## 6 aproveitamento dos carvões nacionaes

De tal modo interessa á economia dos nossos caminhos de ferro o aproveitamento de carvões nacionaes que não pode uma publicação de especialidade, como a *Gazeta* alhear-se do estudo de tão momentoso assumpto.

Foi assim que na *Gazeta* de 16 de janeiro de 1918 d'emos conta dos estudos do engenheiro de minas, hoje fallecido, Bessa Pinto, que affirmava a existencia de hulha, em profundidade que as sondagens indicaram, na zona littoral que se estende para oeste da linha do Bussaco a Ovar. Referimos minuciosamente os fundamentos d'esta asserção pedidos á geologia pelo distincto engenheiro.

Convinha, portanto, proceder a sondagens que atravessando os terrenos mais modernos na espessura de algumas centenas de metros, fossem encontrar as camadas subjacentes do systema permo-carbonico.

Foi proclamado o valor scientifico d'esse estudo pelo Conselho de Minas e concedida nos termos legaes ao seu auctor a licença para pesquisas. Havia porém que sacrificar na sua realisação algumas centenas de contos, que poderiam ser perdidos ou determinar a descoberta de riquezas incalculaveis. Era um empreendimento alcotorio, perante o qual se acobardou a iniciativa particular, o que não admira.

Ao Estado competia occorrer á despesa das sondagens e promover a sua realisação pois se tratava de um problema de incalculavel alcance. Não ha muito que a Belgica descobriu assim novos jazigos carboniferos, a cuja exploração se está preparando.

Infelizmente nada poudo fazer o concessionario das pesquisas, apesar das diligencias feitas, permanecendo sem exame cabal a seductora presumpção sancionada pelo juizo da entidade technica official á qual competia pronunciar-se.

Foi aqui minuciosamente versada, em 1920, pelo sr. F. Martins a questão dos carvões nacionaes. Tambem nos referimos em tempos á deploravel comedia da usurpação da mina de Santa Suzana em servil obediencia á pressão de agitadores ferroviarios do Sul e Sueste cohonestada por imprudentes affirmações de um tecnico. Supôz-se que estava ali uma *verdadeira mina*, cuja exploração deixaria livres, pela economia realisada alguns mil contos para distribuir ao pessoal. Atribuia-se ao jazigo d'excellente hulha, então em pesquisas pela rasgada iniciativa de um particular, pos-sança bastante para assegurar uma larga extracção.

Tanto bastou para se mandar estudar um ramal de caminho de ferro e para esbulhar da concessão o seu legitimo possuidor, transferindo-a para a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que durante quasi dois annos nada fez, ficando abandonados os trabalhos realisados, até que novamente se entregou a mina a quem tinha o direito de a pesquisar e que renovou os respectivos trabalhos.

Eram pouco favoraveis as presumpções ácêrca da quantidade de carvão, aliás excellente, que em Santa Suzana, ou antes no Moinho da Ordem se poderá encontrar. Felizmente, parece que se accentuam indicações mais favoraveis, podendo ser que esteja ali um jazigo de valor.

Entretanto, tem-se desenvolvido a exploração das anthracites da bacia duriense em S. Pedro da Cova e no Pijão. Esses combustiveis são largamente utilizados na região. Em relação aos segundos trabalha-se para a sua utilização no fabrico de briquetes, em condições aliás criticaveis sob o ponto de vista economico, pois mal se comprehende que para utilizar n'esse fabrico anthracites de Pejão se crie uma instalação custosa na Cruz Quebrada. Aguardemos os resultados calando as reflexões criticas que o caso sugere, para nos occuparmos de outros aspectos do problema,

Occupou-se não ha muito a Associação dos Engenheiros Civis d'este magno assumpto da utilização dos combustiveis nacionaes resultou do seu estudo um projecto de lei submettido á consideração dos poderes publicos

Afirmava-se que a resolução de aquelle problema consistia quasi exclusivamente na maneira de utilização dos nossos combustiveis em centraes thermicas, nas caldeiras fixas e nas locomotivas, pois que a combustão nas grelhas ordinarias offerecia difficuldades e tornava impossivel o aproveitamento das qualidades mais inferiores.

A destilação das linhites não seria immediatamente utilisavel por deficiencia da producção actual e pelo tempo que demandaria a creação das necessarias instalações. O mesmo se podia affirmar da utilização em centraes thermicas productoras d'energia electrica.

Attribue-se especial importancia e oportunidade ao emprego dos carvões pulverisados, sós ou lotados com outros.

Consomem annualmente as linhas do Estado mais de 100:000 toneladas de carvão que se poderiam reduzir a 70:000 (*quod erat demonstrandum*) pelo recurso á pulverisação. Os carvões queimados ao modo ordinario não devem ter mais de 30 % de cinzas e carecem de ter pelo menos 10 % de materia volatil.

Utilizando anthracites do Douro com 40 % de cinzas em media, lotadas com carvão inglez tendo 7 % de cinzas e 30 % de materia volatil, bastará empregar 30 % d'este.



Assim se reduziria a 30:000 toneladas a importação de carvão para os Caminhos de Ferro do Estado. Atribuindo á libra o valor de 50\$00, as 100:000 toneladas da mistura custariam 5:250 contos, incluindo a despesa da pulverisação, o que daria logar á economia annual de cêrca de 3:800 contos.

Ponderava-se que o carvão inglez poderia ser substituído mais tarde por linhites lavadas e escolhidas de Porto de Moz que teem 4 a 17% de cinzas, 40 a 48 de materias volateis e 5.311 a 7.450 calórias.

Era estimada em 1.000 contos o custo de uma instalação para pulverisação dos carvões destinados ao Minho e Douro, que ficaria completamente paga no primeiro anno.

Mesmo com a libra a 20\$00 ainda haveria a economia de 550 contos, isto sem falar na vantagem obtida, nos dois casos de deixar de importar avultada quantidade de carvão.

Considerava-se por isso urgente uma instalação no Minho o Douro para pulverisar 150 toneladas diarias.

Alem d'essas instalações importava construir ramais de caminho de ferro que as abastecessem e transformar as locomotivas e tenders para os adaptar ao uso do carvão em pó.

Emquanto esse plano se realisava devia ser estudado por entidade competente o problema da destilação dos carvões nacionaes. E para facilitar a utilização d'estes dever-se-hia isentar de qualquer imposto as machinas ou quaesquer outros instrumentos destinados ás minas de carvão, ás centraes pulverisadoras, a outras instalações de aproveitamento dos nossos combustiveis e aos respectivos meios de transporte, dando-se ao mesmo tempo as facilidades para as expropriações exigidas pelas respectivas vias de comunicação.

Vejamos agora a forma pratica proposta para a realisação d'esses objectivos.

Seria creada uma *Comissão de aproveitamento dos carvões nacionaes* com a seguinte composição:

Director geral de minas, presidente.

Um delegado do Conselho Superior de Minas, vice-presidente.

Os dois chefes de circumscripções mineiras.

Um representante da Administração dos C. F. E.

Um delegado da Associação dos Engenheiros Civis.

Um representante das Circumscripções industriaes.

Um representante da Direcção Geral de Contabilidade.

A Comissão teria a faculdade de agregar a si technicos e representantes de industrias.

Competia á Comissão estudar as formas de utilização dos combustiveis nacionaes, fazer realisar as instalações necessarias para essa utilização em estabelecimentos do Estado; constituir uma comissão executiva de 3 a 5 membros; escolher o pessoal necessario; effectuar as expropriações exigidas pelos trabalhos a realisar.

Os membros da Comissão seriam devidamente remunerados.

O Governo contrahiria na Caixa Geral de Depósitos um emprestimo na importancia de 2.000 contos para a realisação das instalações previstas que a Comissão effectuasse.

A Comissão estudaria ainda o melhor modo de se explorarem instalações que promovesse e realizasse que não interessassem a qualquer entidade official ou particular.

Isentar-se-hia de direitos e impostos as machinas e instrumentos de trabalho destinados á manipulação e transporte dos carvões nacionaes, requisitados por intermedio da Comissão. Declarar-se-hiam de utilida-

de publica e urgente as expropriações exigidas pela construcção dos ramaes necessarios.

E' de notar desde logo a invasão de atribuições que da acção d'esta Comissão resultaria.

Os Caminhos de ferro do Estado teem uma administração privativa com largas atribuições e com technicos nos seus serviços. Gerem um fundo especial destinado a occorrer ás novas construcções e obras complementares.

A ella compete fazer construir instalações como as que se planeiam e realisar a operação de credito necessario para as pagar.

Ha ainda um ponto essencial: impõe-se realmente o aproveitamento de carvões nacionaes inferiores pulverisados, com a concomitante transformação das locomotivas?

E' certo que n'alguns paizes e especialmente nos Estados-Unidos se teem feito largos ensaios de emprego de carvões sob essa forma sem que se considere porem o problema resolvido. Ainda ha mezes no relatorio de uma comissão official franceza encarregada de estudar os meios de reduzir o consumo de combustivel, pôz de parte o emprego do carvão pulverizado, pronunciando-se desfavoravelmente e recomendando de preferencia á *compoundagem* o incremento do emprego do vapor sobreaquecido nas locomotivas.

Temos presente uma excelente monographia italiana *Per l'economia dei combustibili*, de 1919, na qual é consagrado um capitulo á combustão do carvão pulverisado.

Mostra como é seductor o systema de reduzir o carvão a pó tenue que misturados com o ar em proporções convenientes n'um ambiente de alta temperatura, arderá completamente, dando logar á combustão completa.

Foi em 1873 que o inglez Crompton fez a primeira applicação d'esse principio. Em 1895 o engenheiro allemão Schneider deu conta n'um congresso da especialidade do resultado das experiencias a que procedeu.

Prognosticavam-se as seguintes vantagens do emprego do carvão pulverisado:

Ausencia de fumo; emprego do carvão com o maximo rendimento; possibilidade de queimar, com rendimento elevado, combustiveis pobres mesmo dando grande percentagem de cinzas; ausencia de escorias pela separação das materias incombustiveis reduzidas a pó; continuidade do fogo e possibilidade de o regular segundo as necessidades sem ter que abrir a porta da fornalha, com a consequente conservação das caldeiras libertas das bruscas variações da temperatura devidas a golpes de ar; ausencia de grelhas; facilidade de apagar repentinamente o fogo.

A estas vantagens contrapunham-se graves difficuldades.

O combustivel deve ser reduzido a pó impalpavel para o que tem de attingir um grau elevado de secura. Se a pulverisação não fôr completa os granulos, mesmo meudos, não ardem.

Torna-se necessaria a secagem precisa do carvão, e o pó deve manter-se absolutamente sêco para poder ser injectado na fornalha misturado com o ar.

Como é muito hygroscopico, o carvão em pó tem de ser queimado dentro de 48 horas, isto é, á medida que vae sendo produzido.

A sua conservação offerece perigos de inflamação expontanea.

Afirma o auctor da memoria que desde que o pó tenha 1% de humidade e outro tanto de enxofre incendeiase ao cabo de 6 dias e em menor praso se é maior a proporção do enxofre.



Ha sempre fugas de carvão das conductas com grave incomodo para o pessoal. As cinzas acumulam-se nos tubos do fumo obstruindo-os e diminuindo a sua eficiencia.

O acendimento é laborioso pois que a camara de combustão em que se injecta a mistura do pó de carvão e ar deve ter sido fortemente aquecida e é necessario ir fazendo injeções successivas de modo que o carvão se vae incendiando logo, sem resfriamento das paredes da fornalha, nem deposito de pó.

A injeção tem difficuldades desde que o carvão tenha absorvido alguma humidade.

Depois de minuciosa analyse das difficuldades encontradas, o auctor da monographia, Guid Perelli, conclue que o principio, technicamente optimo, é pouco pratico na applicação e só em certos casos deve ser usado o carvão pulverisado como é em fornos de cimento e metalurgicos.

Será prudente irmos fazer installações caras e transformar as locomotivas para o aproveitamento de carvões pobres pela pulverisação?

Se fossem taes as vantagens do processo como as apregoam, renunciaria a França á sua adopção, quando carece de extinguir o *deficit* dos seus caminhos de ferro?

O que parece racional é que comecemos por aproveitar combustiveis nacionaes susceptiveis de ser queimados ao modo ordinario e sem disposições especiaes de machinas e que os carvões pobres que não possam ser assim utilizados alimentem centraes thermicas e sejam applicados ao fabrico de briquetes.

Temos carvões que sós ou misturados com carvão inglez possam ser queimados nas nossas locomotivas?

Temos, felizmente. Desenvolva-se convenientemente a exploração do Cabo Mondego e obter-se-ha um contingente apreciavel de carvão.

Importa, sobre tudo, valorisar os jazigos da região das linhites entre o Tejo e a costa, que em Obidos, e na faixa de Rio Maior a Porto de Móz, na Batalha e n'outros pontos encerra valiosas riquezas.

Poremos em particular relevo os carvões do Lena, que ha dois annos a esta parte estão sendo objecto de pesquisas methodicas effectuadas em larga escala e coroadas do mais animador exito.

Desde Porto de Móz até Valverde n'uma extensão de mais de 15 kilometros tem sido feitos numerosos trabalhos em cortes, galerias e poços encontrando-se uma verdadeira hulha juracica em camadas possantes e continuas.

Eis os resultados de duas analyses d'esse carvão feitas pelo abalisado chimico Mr. Lepierre:

|                             | 1820  | 1821  |
|-----------------------------|-------|-------|
| Materias volateis . . . . . | 46,60 | 50,67 |
| Carbonio fixo . . . . .     | 48,55 | 42,53 |
| Cinzas . . . . .            | 4,85  | 6,60  |
| Enxofre . . . . .           | 0,83  |       |
| Poder calorifero-calorias   | 7,450 |       |

Os 50,67 % de materias volateis da segunda analyse comprehendem:

|                          |       |
|--------------------------|-------|
| Alcatrões . . . . .      | 32,87 |
| Gazes combustiveis . . . | 1,90  |
| Agua . . . . .           | 10,20 |

Os 32,87 % de alcatrões compõem-se de:

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Phenoes e creosote . . . . . | 4,50  |
| Bases pyridicas . . . . .    | 1,20  |
| Oleos neutros . . . . .      | 27,17 |

Os 7,80 % de gazes comprehendiam:

|                             |      |
|-----------------------------|------|
| Oxido de carbonio . . . . . | 4,40 |
| Acido carbonico . . . . .   | 0,70 |
| Ethylene, etc . . . . .     | 2,60 |
| Azote . . . . .             | 0,10 |

Os 42,53 % de residuos de destilação representam um carvão pobre de cinzas e proprio para gazogenios.

Dos productos volateis obtem-se creosote para injeção de madeiras e preparação de desinfectantes, bases pyridicas para desnaturação do alcool e tratamento da anthracene; oleos pesados para lubrificação e para combustivel em motores *Diesel*.

Os gazes podem ser utilizados em motores ou queimados sob as retortas de destilação.

Além dos carvões encontram-se calcareos betuminosos com 21,0 % de materias volateis e 23,1 de carbonio fixo.

Convem manifestamente crear uma grande installação de destilação d'estes carvões, o que demanda grande capital e bastante tempo.

Entretanto as experiencias feitas em locomotivas da Companhia Real mostraram a possibilidade de o emprego dos carvões de Lena em mistura com Cardiff, reduzindo-se a 20 % a percentagem d'este.

Na linha de Cintra uma locomotiva fez todo o serviço de um dia cumprindo o horario e notando-se a ausencia de jorra e a pequena quantidade de cinzas.

O carvão não fôra lavado nem escolhido.

Fez-se tambem o *Sud-Express* assim como outros comboios com resultado satisfatorio.

Os reconhecimentos e pesquisas feitas levam a provar a existencia de alguns milhões de toneladas de carvão.

Basta assegurar-lhe transporte facil para que dentro de certo periodo se possa fazer uma extracção intensiva.

A melhor solução do problema seria a construcção de um caminho de ferro da Serra Ventosa na região dos jazigos contornando as serras de Mendiga e de Minde para vir pelas proximidades de Alcanena e Torres Novas ao Entroncamento, com cêrca de 50 kilometros de extensão, sem obras de arte dignas de menção e com excellente perfil.

Para já, como solução mais prompta e barata um ramal das proximidades da Serra Ventosa ao apeadeiro de Pataias na linha de Oeste está estudado. Para a sua construcção prepara-se um accordo vantajoso com a Companhia Real que n'ella pode utilizar carris de 30 kg levantados da linha de Oeste onde se está procedendo á sua substituição pelo de 40 kg.

Ao mesmo tempo deveria o Governo fazer construir a linha do Setil ás Caldas e Peniche importantissima transversal que liga a linha de Leste á de Oeste, permitindo intensificar muito o trafego e que oscula em Rio Maior a região das linhites facilitando o seu transporte.

Poderia porventura fazer sahir d'esse ponto em direcção a Valverde um ramal de preferencia á linha ao Entroncamento.

E' materia para estudo que importa fazer,

O Governo tem meio de facilitar essa construcção, aproveitando material fixo e circulante obtido na Alemanha e recorrendo a combinações financeiras que num encargo do Thesouro assegurasse a realização de tão importante melhoramento.

Seria crime sem perdão a indiferença do Estado perante problema de tal magnitude que a iniciativa particular conseguiu pôr em termos de ser resolvido.

Arrancar ao nosso solo annualmente alguns cen-



tos de milhares de toneladas de carvão é o meio mais eficaz de reconstituir a nossa economia e melhorar os cambios.

Olhe-se com igual disvelo para o problema do trigo e teremos superada a crise actual.

Basta para isso bom criterio, perseverança e continuidade de acção intelligente.

J. Fernando de Sousa

## Um plano de economia nacional

Fizemos referencias, no ultimo numero d'esta revista, ao precioso livro que sob o expressivo titulo de *Lazarol...* o sr. Ezequiel de Campos acaba de lançar á publicidade. O resumo das idéas praticas d'este laborioso escriptor, no vasto campo da economia politica, deve ser divulgado. Em nenhuma parte ellas apparecem em synthese tão rapida e significativa como no *plano financeiro e economico* publicado no jornal *A Acção Cooperativa* de 22 de agosto.

Primeiramente, o sr. Ezequiel de Campos ahi resumiu nos seguintes lemas toda a sua *politica agricola* e agraria:

"1.º Solução do instante problema de *produzir os alimentos e as materias primas fundamentaes oriundas da agricultura e de fixar no paiz o crescimento da população*, para assim se valorizar o territorio e a gente portugueza, por estes meios:

a) Alastramento da povoação e do cultivo normal na terra em predominio de sequeiro, pelo menos em 75.000 hectares por anno, até perfazer o resgate de 400.000 hectares do pousio de longo periodo e da pecuaria manadia para a cultura regular de acôrdo com as possibilidades agro-climaticas. — Efeito: annulação em cinco annos de todo o *deficit* de trigo; abundancia de gado vacum; e muito grande sobra de gado lanigero e caprino;

b) Povoamento e cultivo normal de 150 a 200 mil hectares, em cinco annos, de terras irrigaveis, especialmente do Centro e do Sul do paiz, por meio das obras de rega de mais facil execução. — Efeito: abundancia de milho: superabundancia de carne de porco e de lacticinios;

c) Povoamento e arborisação das terras despovoadas do Tejo e do Sado. — Efeito: grande riqueza florestal; abundancia de hortaliças, de legumes e de fructa para Lisboa e para exportação; amenisação do clima;

d) Imposição de montureiras, silos e ferramenta agricola aperfeiçoada, a toda a lavoura. — Efeito: aproveitamento de muita materia fertilizante; augmento e melhoramento do gado; augmento e economia na producção agricola (embaratecimento da vida).

e) Subsídio de animaes de tracção, oriundos da redução da Força Armada; e de animaes reproductores, sementes aperfeiçoadas e plantas. — Efeito: augmento e melhoramento da producção agricola;

f) Estimulo á educação agricola, por folhetos de vulgarisação de conhecimentos agricolas, *adequados ao ambiente portuguez*, por cooperação e demonstração cultural, concursos, feiras, premios, etc. — Efeito: valorisação do cultivador, e consequentemente maior producção agricola por menor custo unitario;

2.º Reforma da contribuição predial rustica, tomando como criterio o pagamento proporcional á *superficie* possuida e á sua *capacidade de producção*; bem como o valor e a influencia economico-social dos

productos agricolas. — Efeito: estimulo ao augmento da producção, á valorisação dos terrenos, e ao melhor entendimento dos interessados no cultivo.

3.º Credito agricola em todas as suas fórmas.

*Questões prévias.* — A definição das terras a sujeitar á partilha para o povoamento; a definição das obras de rega mais viaveis e sufficientes, e das terras irrigaveis, para complemento da abastança de productos agricolas; o regimen juridico, financeiro e social da povoação das terras de sequeiro, de regadio e florestaes."

Como se vê, ha aqui um plano concreto de reforma agricola e agraria que ataca de frente os principaes problemas de que depende toda a nossa transformação rural. Os nossos politicos e governantes, longe de olharem para elles, tudo esperam illusoriamente de premios e subsidios pecuniarios que se não pagam, ou que para nada servem, e de altos preços legais para o trigo, formula que já nem tem o condão de alargar notavelmente as proprias sementeiras da agricultura parasitaria.

Não conseguiremos sahir do abysmo onde estamos, se não promovermos e realisarmos com a rapidez possivel uma larga expansão agricola pelo aperfeiçoamento dos processos e instrumentos culturaes e pela distribuição de uma parte das terras latifundiarias, em formação de novas classes ruraes, tambem necessarias para o equilibrio economico e social. N'isto não pensa nem póde pensar a politica dos partidos. Mas estas ideas teem de ser divulgadas por todos os espiritos realmente preocupados com a situação do paiz, preparando-se uma intervenção governativa extraordinaria que nos traga a salvação.

O sr. Ezequiel de Campos não é menos profundo e pratico na maneira de atacar o problema industrial portuguez. Sem ter illusões e não se deixando tambem levar pelas correntes que nos levam para a desnacionalisação economica, põe os olhos n'aquillo que é mais necessario, mais util, e mais attingivel pelas nossas forças e pelos nossos recursos. A sua politica industrial está resumida nos seguintes enunciados:

"1.º Solução do problema da *força industrial*, nas condições seguintes:

a) Emenda da Lei das Aguas, com estes criterios: 1.º Caducidade de todas as concessões actuaes em que se não tenham cumprido as clausulas relativas ao praso marcado para o começo das obras, ou em que se não haja trabalhado com a intensidade correspondente á que technicamente devia haver para serem executadas no periodo respectivo, assim como d'aquellas em que se tenham pedido modificações e prorrogações, e as obras não estejam em plena actividade, revertendo á disponibilidade do Estado as concessões caducas, *para salvaguarda dos interesses nacionaes*; 2.º classificação das quedas de agua, e seu agrupamento, para concessão opportuna em maxima vantagem do trabalho portuguez; 3.º reserva dos melhores valores hydro-electricos potenciaes para o aproveitamento por portuguezes; 4.º cumprimento estricto da lei emendada, fóra da tradicional indifferença burocratica.

b) Estimulo á utilização dos combustiveis nacionaes na producção de electricidade por capitaes portuguezes, principalmente para o abastecimento das regiões industriaes do Porto e de Lisboa. Reserva das minas de carvão, e dos outras jazigos mineraes, para a actividade portugueza.

c) Opportuna valorisação da melhor queda de agua do Douro portuguez, em relação com o plano de aproveitamento d'este rio.

d) Quotização *obrigatoria* da industria regional para



a execução das obras de abastecimento de força por empresas portuguezas, com a collaboração facultativa dos municipios, no criterio da grande centralisação do aproveitamento hydro ou termo-electrico. — Efeito: economia de muito combustivel estrangeiro, que nos empobrece; valorisação das nossas minas de carvão; estímulo a novas actividades, especialmente á siderurgia e á industria do cimento, com repercussão muito importante nas obras de rega e de aproveitamento hydro-electrico, e na economia agricola.

2.º Melhoramento grande do rendimento do trabalho portuguez pelo encerramento *obligatorio* das officinas e fabricas condemnadas pelas más condições hygienicas ou pelo mau aparelhamento e localisação; reforma das utilisaveis, dentro de periodos e criterios definidos. Reforma da agricultura, androphisica e de auto-sufficiencia economica, para a cultura andrótica industrialisada (providencias da *Politica agricola e agraria*).

3.º Concessão de favores para o aproveitamento da sucata de ferro e fabrico de machinas agricolas adaptadas ao ambiente portuguez; e favores a industrias proveitosas do linho, do assucar de beterraba, do alcool industrial, do frio (especialmente nos caminhos de ferro, nos mercados e nos portos), da seccagem de productos agricolas, da pesca do bacalhau, etc.; podendo ir o favor até á elevação extrema dos direitos de importação pelos annos de instalação das industrias, revertendo parte para subsidio d'esta (especialmente para a gazolina, para o cimento e para as materias primas, fios e tecidos de linho e similares de origem estrangeira)."

Da mesma fôrma é practica e actual a sua politica de commercio. Ella olha para as necessidades immediatas da importação restricta, da exportação maxima, do aproveitamento dos transportes terrestres e maritimos com orçamentos equilibrados, de abastecimentos sem perdas e de utilização dos recursos coloniaes para a restauração e desenvolvimento da nossa economia. Tambem tudo se acha bem synthetisado nas formulas seguintes:

"1.º Promover o *equilibrio da balança commercial* peios meios seguintes:

a) Restrição da importação de mercadorias que a agricultura e a industria nacional podem naturalmente obter ou substituir, taes como substancias alimenticias, carvão, ferros, petroleo, gazolina, algodão, etc.; e grande tributação fiscal das mercadorias de luxo, e no uso d'ellas:

b) Favor á exportação maxima possivel de productos agricolas e industriaes, principalmente das materias primas nacionaes *trabalhadas*.

*Criterio politico-financeiro correspondente ao indicado nas alineas a) e b):* promover o regresso dos lucros commerciaes para *applicação util no paiz*, pela acção prevista no conjuncto do plano de finanças, da economia social e politica e de fomento colonial.

2.º Resolver o problema das tarifas regulares, e sem *deficit*, dos transportes terrestres e maritimos por estes meios:

a) Arrendamento dos caminhos de ferro do Estado, precavendo a possibilidade de lucro futuro de exploração; unificação dos serviços de exploração de todas as linhas de via larga; estímulo á incorporação dos caminhos de ferro regionaes de via de metro em unidades adequadas; e á electrificação conveniente dos caminhos de ferro;

b) Melhoramento das estradas, pela entrega dos serviços de estudo, construcção, reparação e conservação das não municipaes ás Juntas de Fomento districtaes, subordinadas, nas finanças e na orientação

geral, ao governo central, e estimuladas para a adopção de procesos de trabalho rendoso pela imposição da compra de ferramenta adequada. Utilização dos camiónes e viaturas do Estado, especialmente vindas da redução do exercito, aproveitaveis lucrativamente no serviço de melhoramento e construcção de estrada;

c) Liquidação dos negocios dos T. M. E., e aproveitamento conveniente dos valores dos navios; protecção á marinha mercante nacional, e aos estaleiros modernos de navios de vela;

d) Após a repercussão financeira da politica de valorização da gente e dos recursos do paiz, promover a realisação e o apetrechamento dos portos, especialmente de Lisboa e Leixões; e a navegação fluvial.

3.º Adoptar uma politica de atastecimentos que pretenda terminar de vez com o preço politico do pão pela importação livre do trigo e liberdade de moagem, sem prejuizo de todas as defezas justas e eficazes da agricultura e da sociedade, conforme o plano exposto da economia social e da politica agricola; e que se empenhe em fazer vir das colonias, no maximo possivel, os productos alimentares e materias primas fundamentais — milho, trigo, legumes secos, oleaginosas, algodão, etc., com o minimo de intermediarios, aproveitando para a distribuição, até onde fôr preciso, segundo o mesmo plano, os armazens da Manutenção Militar e as Cooperativas, e, possivelmente, os Celeiros Municipaes, mas sem perda nenhuma para o Estado nem para os municipios, salvo em casos extremos de salvação publica."

Em todo este programma de economia nacional, completado com o saneamento orçamental e com a acção vigorosa de uma boa politica fiscal e bancaria, está o plano essencial de que depende a salvação do paiz. Infelizmente, os partidos e as classes continuam afastadas d'esta orientação e occupadas somente nas obras do devorismo, da exploração e do arruinamento. A nossa desordem financeira, apesar da enorme carga fiscal acrescentada especialmente aos consumidores e ás victimas da guerra, e a nossa queda economica, sobretudo revelada pela desgraça dos agios, pela terrivel alta dos preços e pela formidavel decadencia da nossa producção agricola, continuam a arrastar-nos para as ultimas catastrophes.

Quirino de Jesus.

## Coador movel para as tomadas de agua

Um dos problemas com que teem de lutar quasi todos os estabelecimentos que usam agua como força motriz, é o de prever-se de coadores efficazes para impedirem que passem pelas tomadas de agua, os ramos, hervas, folhas, pequenos troncos e restos de vegetaes que a corrente do rio arrasta e que se chegam á turbina ou roda hydraulica com que a energia se transforma, podem causar grandes avarias nos mecanismos. Os coadores usuaes não deixam passar os restos e detritos vegetaes, mas estas materias accumulam-se n'elles e diminuem a passagem da agua ou até a impedem por completo, se as accumulações não se retiram com frequencia, o que é operação muito fastidiosa, sobretudo em certas epochas do anno.

Para simplificar este problema, uma casa americana tem posto ultimamente no mercado um coador movel que não só separa da agua os restos vegetaes, como tambem se desembaraça d'elles de per si e permite que o liquido passe pela tomada de agua, livremente em todas as occasiões.

O aparelho compõe-se de uma serie continua de cestas de arame, postas em duas cadeias que passam



sobre rodas dentadas como nos conductores de cubos, e as cestas formam um coador á maneira de rosario ou fita, sem fim, que vae passando lentamente pela bocca da tomada de agua. Essas canastras recolhem todos os restos e detritos vegetaes arrastados pela corrente até á tomada de agua, e sobem-nos até a altura em que a serie da volta por cima, onde os descarregam n'um recipiente com auxilio de um forte jorro de agua, que recebem por traz.

Os coadores d'esta classe são feitos em diversos tamanhos e são especialmente adequados a uso nas tomadas de agua para os grandes estabelecimentos, taes como fabricas de força hydroelectrica.



## As linhas internacionaes entre Hespanha e França

Foi ha pouco inaugurada a secção de Jaca a Arañones, 25 kilometros, da linha transpirenaica do Canfranc. Esta linha começa na estação de Zuera, da linha de Zaragoza a Barcelona, a partir da qual se construíram 40 kilometros até ao encontro em Venta Turuñana com a actual linha em exploração de Tardienta Huesca-Jaca.

N'esses 40 kilometros falta ainda assentar a via, o que não se faz por enquanto porque a secção franceza desde Canfranc a Oloron se encontra muito atrasada, e calcula-se que levará ainda uns dois annos a concluir. Desde Venta Turuñana a Jaca utilizar-se-ha a linha actualmente em exploração de Huesca a Jaca. A secção de Jaca a Arañones é a que acaba de ser aberta ao serviço pela Companhia do Norte. Os 25 kilometros d'esta secção estendem-se pela abrupta ladeira do rio Aragon e n'esse trajecto construíram-se duas pontes sobre o rio, cinco tramos sobre diversos barrancos e um viaducto de 357 metros e 19 tunneis um dos quaes com 919 metros e outro com 869.

A estação internacional a edificar em Los Arañones é feita á custa do Estado hespanhol o qual a entregara ao Norte, sendo as despesas suportadas a meio, pela Hespanha e França.

As obras já executadas e as que ainda ha para fazer são muito importantes, tendo sido necessario desviar o curso do rio Aragon para se arranjar o espaço sufficiente para as installações, havendo ainda que estabelecer obras para a defeza contra as neves.

O edificio terá 246 metros de comprimento, á parte as diversas plataformas, para o trasbordo das mercadorias que se transportavam de um para outro paiz.

N'uma estação internacional funcionarão as alfandegas franceza e hespanhola para a fiscalisação das entradas e sahidas dos productos das respectivas nacionalidades.

Em Los Arañones haverá uma reserva de machinas da Companhia do Norte para o serviço da linha hespanhola, e outra para as locomotivas electricas da Companhia do Midi de França.

O tunel internacional á sahida de Los Arañones mede 7.866 metros, tem sido construido a expensas das duas nações, e a linha n'elle assente é só para o material francez.

Este transpirenaico para cuja conclusão ainda haveria que dispender alguns milhões tanto pela Hespanha como pela França é independente de outros dois um apenas em projecto, o de Naguera-Pallaresa, e que ainda não se sabe quando se construirá, e o de Puiggeerdá de que foi recentemente inaugurado o troço de linha de Ribas a La Molina em seguimento dos 14 kilometros da secção de Ripoll (Norte a Ribas) já em exploração pelo Estado.

Este avanço até á fronteira faz esperar que não tarda muito em chegar até Puiggeerdá, na raia de França,

posto que os trabalhos vão muito adeantados. A linha internacional completa, isto é, a parte hespanhola e a franceza entre Aix les Thermes e a fronteira, ainda demorará algum tempo a ser aberta ao serviço publico. Na parte hespanhola aberta, o serviço do Estado, realizado com material alugado ao Norte, é ainda muito restricto e deficiente, não tendo até agora a nova linha entrado em accordos com as outras para o serviço de transportes combinado.

Por enquanto tem de se comprar um bilhete e despachar a bagagem até Ripoll e ahi repetir a operação para o percurso do transpirenaico. O serviço está sendo feito por tracção a vapor com elementos fornecidos pela Companhia do Norte. No futuro, quando a exploração fôr feita com elementos proprios do Estado, a tracção será de outro systema, naturalmente o electrico.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### Estação de Marvão-Beirã

Desde o dia 5 d'este mez, a antiga estação de Marvão passou a denominar-se Marvão-Beirã.

Esta medida foi tomada a pedido da população de Beirã que ha muito tempo aspirava a que o nome da sua povoação figurasse na estação de que se serve.

### Arredondamento das cobranças que não sejam multiplas de cinco centavos

Segundo os avisos das empresas de caminhos de ferro, até disposição em contrario, o importe global de qualquer cobrança feita pelo caminho de ferro que não seja multipla de cinco centavos será arredondada para o multiplo de cinco centavos immediatamente superior.

Esta resolução que os caminhos de ferro tomaram com auctorisação do governo, foi motivada pela falta de trocos.

### Estação de Chaves

A partir do dia 21 d'este mez, a estação de Chaves situada no terminus da linha do Valle do Córgo, alem do serviço de passageiros e bagagens que actualmente desempenha, passa a fazer todo o serviço de grande e pequena velocidade sem restricções.

### Bilhetes de assignatura para entrada nas gares da linha da Beira Alta

A partir do proximo dia 20 entra em vigor nas linhas da Beira Alta o 1.º additamento á Tarifa especial n.º 3 de g. v., pelo qual são estabelecidos bilhetes mensaes e trimestraes de admissão nas plataformas das estações de Figueira da Foz, Luso-Bussaco, Santa Comba Dão, Carregal, Cannas-Felgneira, Nelas, Mangualde, Gouveia e Guarda.

Estes bilhetes são pessoas, intransmissiveis e exclusivamente destinados a correctores de hotéis, banheiros e conductores de carreiras de automoveis, e o preço é de 3\$00 para os mensais e 20\$00 para os trimestraes, dando direito a assistir á chegada e partida dos comboios, não podendo os seus portadores permanecer na gare mais de cinco minutos antes e 10 depois da chegada de cada comboio, e 10 minutos antes e cinco depois da partida de cada comboio.

Os bilhetes devem ser requisitados por escripto na estação respectiva com cinco dias de antecedencia, com a apresentação da competente photographia medindo 37x32 para ser colada no bilhete.

No acto da requisição deve ser feito o desconto de 1\$00 que será restituído em troca do bilhete no prazo maximo de 8 dias a contar do termo de validade.



# O Sanatorio do Seixoso

## Um estabelecimento modelar

Porque tantas vezes nos temos queixado aqui da falta, em Portugal, que ha de certas commodidades que o estrangeiro nos offerece, muito nos compraz hoje falar de um estabelecimento que apenas conheciamos da rapida visita que lhe fizemos, e de que aqui demos passageira referencia, em 1914, sem que então pudessemos apreciar todo o seu valor.

Quiz este anno a sciencia mandar-nos, para debellar a doença que não nos deixava, para uma altitude que não ultrapassasse 500 metros, onde tivessemos um alojamento confortavel e uma alimentação sádia; e logo ocorreu, a medico e a doente, o Sanatorio do Seixoso, onde o auctor d'esta noticia se acha ha cerca de um mez e de onde se propõe retirar o mais tarde que puder, graças ao bem que se tem dado na sua permanencia aqui.

Não vamos fazer-lhe o mercantil reclamo: primeiro, porque, bem o sabe o leitor, esses não são os nossos habitos; alojamo-nos no hotel que parece convir-nos, ajustamos a pensão sem procurar diminuir-lhe a diaria com a promessa de reclamos ou annuncios, porque não prescindimos da nossa liberdade de dizer bem se o serviço nos agrada como a de dizer que elle não presta para que o leitor possa fugir-lhe da porta.

Em segundo lugar, porque elle d'isso não precisa; visto que, sendo um estabelecimento pequeno onde os hospedes se conservam mezes seguidos, vae já sendo difficil conquistar aqui alojamento.

Quando, ahi por 1909, tivemos que emittir parecer sobre uns projectos para um sanatorio que se projectava construir, nem nos lembra onde, escolhemos, dos varios desenhos das perspectivas, o que nos pareceu mais risonho, menos sanatorio e mais hotel ou *chalet* de verão. Pensavamos então, (e hoje não mudamos) que ao doente se deve dar a impressão de que entra para um estabelecimento onde vae passar o tempo alegremente, respirando bom ar, alimentando-se bem, ganhando a saude que lhe falta; e do qual sahirá forte, sadio e plenamente vivificado do organismo.

E' essa bella impressão que, logo de longe, nos dá o Sanatorio do Seixoso: Um galante *chalet* emergindo de uma floresta enorme de pinheiras e eucalyptos, debruçando-se, por sobre uns trechos de jardins bem tratados, em frente d'um panorama vastissimo de montanhas verdejantes, que não invejam, em extensão, as que se disfructam do Bom Jesus, do Santa Luzia, em Vianna, nem mesmo do tão bello, tão sump-tuoso e tão justamente celebrado hotel de "Font-Romeu", sobre as "Cerdanhas" franceza e hespanhola.

Depois de, de longe, nos ir sorrindo aquelle trecho de Suissa em pleno Douro, uma grande curva do caminho leva-nos rapidamente á entrada do edificio.

Ahi temos logo a prova de que estamos em pleno "paiz civilisado".

O director e proprietario, com o seu amavel sorriso nos labios espera-nos no alto da escada; dois creados apressam-se em nos tomar as malas, em ajudar-nos a descer do auto. Subimos os poucos degraus que conduzem ao vestibulo ou sala onde por aquelle, — um distincto medico portuense — somos recebidos, indicando-nos o aposento que *mais de dois mezes antes* tinhamos pedido.

Começamos então a apreciar uma particularidade do Seixoso muito rara em hoteis portuguezes: a admiravel disciplina que reina por toda a parte; que se aprecia mas não nos pesa; que se gosa mas não nos

incommoda; o mais escrupuloso accio e hygiene. Tudo está em ordem e não se ouve dar ordens; tudo nos seus logares e a horas, como automaticamente.

O hospede tem apenas que se sujeitar a uma rigorosa inspecção medica, indispensavel para se conhecer se está isento de doença contagiosa, o que permite ser admittido.

O Sanatorio destina-se á cura, pelo descanso, pelo socego, e pelo ar puro dos organismos depauperados, quer pelo excesso de trabalho, quer pela convalescença de qualquer doença, quer por outros motivos semelhantes.

Para esse fim ha dois regimens alimentares: uma primeira mesa com almoço ás 11, jantar ás 5 e meia e chá ou leite ás 10, e uma segunda, ás 12 e meia e 7 horas.

O regimen da primeira mesa é dietetico vegetariano, sem excesso, porque permite um prato de carne, ovos e leite. E' n'essa que a cozinheira, por prodigios de caçarola, faz apresentar saborosos croquetes e *vol-au-vents* de... macarrão, apetitosos empadões de feijão verde e gostosas batatas *à la duchesse* com recheio de cenouras. A segunda é de alimentação vulgar, sendo tambem, a cosinha apurada, saborosa e n'ella se empregando generos de primeira qualidade.

Terminadas as comidas, os doentes vão, em geral, "fazer a cura", de ar e descanso, indo estar uma ou duas horas estendidos em cadeiras-camas, que são postas em varios sitios do parque sob pittorescas cabanas de colmo ou rama de pinho.

Ha tambem uma installação para banhos de sol, tanto para homens como para senhoras; outra para duches; e casas de banhos em todos os andares, assim como luz electrica em todo o edificio e seus annexos — varios pequenos *chalets* espalhados pelo parque — e aquecimento central.

Para as curas nos dias invernosos, ha uma galeria envidraçada, voltada ao sul, onde se está com todo o conforto.

A iniciativa da construcção d'este estabelecimento deve-se ao seu actual proprietario, a que acima alludimos, o sr. doutor Cerqueira Magro, medico no Porto, que, nos ultimos annos do seculo findo, realisou uma grande viagem de estudo pela França, Suissa, Belgica e Allemanha, visitando o melhor que havia por lá em sanatorios.

D'estes escolheu o de Falkenstein, destinado a tuberculosos; e voltando a Portugal, resolveu installar na sua vasta propriedade do Seixoso um estabelecimento n'esse genero.

Começada a construcção em 1901, em 1904 era inaugurado, e em 1907 destruido por um incendio que só as paredes deixou de pé. Foi uma desinfecção geral que permittiu ao doutor Magro modificar os fins do estabelecimento, tornando-o só applicavel a sanatorio de debilitados, por meio do descanso, socego, ar puro e boa alimentação.

Assim foi de novo aberto em 1910, para um numero restricto de doentes que não pode sobrepôr-se ao meio custo, e o seu proprietario entende, e bem, que não deve ultrapassal-o senão levemente, nas obras de ampliação a que vae proceder.

Um estabelecimento d'este genero não deve confundir-se com um hotel para turistas, em que em cada dia se realisam festas, passeios, *pic-nics*. Tem que se estar tranquillo e descansado, e por isso, nem ha no parque o invariavel *tennis* ou sequer o modesto *criquet*.

Os hospedes contentam-se em cuidar de si e em modestamente, nas horas vagas, conversar nas salas,



no que os acompanha o proprietario com a sua sempre interessante *cavaqueira*; ou tocando piano, ou jogando o bilhar ou... fazendo paciencias que raro conseguimos concluir.

O regulamento prohiibe as discussões sobre politica ou religião e sobre doenças, mas isto é que os hospedes não são capazes de cumprir á risca, porque propondo-se o hotel fazer esquecer a doença, são, afinal, os habitantes que a lembram a todo o momento. Logo de manhã, em lugar do cumprimento vulgar entre pessoas de sociedade, ouve-se:

— Então como passou a noite? Sente-se mais animadinho? A febre diminuiu?

Se, durante a *cura*, respondemos a uma pergunta com duas palavras, succede logo pessar um *collega* doentinho que nos aconselha: — não fale; não gaste forças. Se escrevemos um postal passa logo outro que, sollicito, nos diz: — cuidado, não trabalhar; isso enfraquece.

E' uma *scie*.



## Ministério do Comercio e Comunicações

Repartição Central

Lei n.º 1.381

Em nome da Nação, o Congresso da Republica decreta, e nós promulgamos, nos termos do § 3.º do artigo 38.º da Constituição Politica da Republica Portuguesa, a lei seguinte:

Artigo 1.º E' Autorizada a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a construir um ramal de via larga que ligue a vila de Portel com a estação de Viana do Alentejo ou com o ponto central do sul e sueste que for julgado mais conveniente pelos estudos a que proceder a referida administração para execução do plano elaborado da rede ferroviária com base no melhor aproveitamento económico da sua exploração.

§ único. Este ramal ficará, para todos os efeitos, fazendo parte das linhas do Sul e Sueste.

Art. 2.º A construção do ramal a que se refere o artigo 1.º só terá começo quando a Camara Municipal de Portel tiver assegurada financeiramente a sua execução, competindo-lhe contrair o empréstimo ou empréstimos necessários para pagamento da despesa total da construção do referido ramal, de modo que a administração dos Caminhos de Ferro do Estado não seja sobrecarregada com qualquer quantia para a referida construção.

§ único. O produto dos empréstimos será pôsto á ordem da administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 3.º Durante a construção serão sucessivamente levantadas as quantias necessárias sendo liquidados os respectivos juros á conta do empréstimo

Art. 4.º Quando houver excesso de receita, constituirá este excesso disponibilidades da administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que fica com a faculdade de a aplicar a antecipação da amortização.

Art. 5.º As taxas estabelecidos para o transporte de passageiros e mercadorias no ramal poderão ser, durante o periodo de amortização, superiores ás das tarifas gerais do Estado

Art. 6.º No caso de deficiência de receitas, a Câmara Municipal de Portel fará os suprimentos necessários para que da exploração do ramal não resulte encargo para a administração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, competindo-lhe, neste caso, assegurar o pagamento das anuidades dos empréstimos.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da Republica, 26 de Setembro de 1922.

— Antonio Maria da Silva — João Catanho de Menezes — Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães — Antonio Xavier Correia Barreto — Vitor Hugo de Azevedo Coutinho — Eduardo Alberto Lima Basto — Alfredo Rodrigues Gaspar — Augusto Pereira Nobre — Vasco Borges — Ernesto Julio Navarro

## Portaria

O Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministério do Commercio e Comunicações, determina que, nos termos do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, seja aberto, pelo espaço de cinquenta dias, concurso publico para a adjudicação do assentamento de uma linha ferrea, de tracção electrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco annos, ligando Vianna do Castello com Arcos de Valdevez, e com o hotel e parque de Santa Luzia, assente sobre o leito das estradas nacionaes n.ºs 25, 26 e 3, e ramal da estrada nacional n.º 4, na extensão total de 48:905 metros.

Paços do Governo da Republica, 28 de Setembro de 1922. — O ministro, interino, do Commercio e Comunicações, Vasco Borges.

Para o Administrador Geral das Estradas e Turismo.

## Programma

Faz-se publico que, nos termos da portaria d'esta data e nas condições do presente programma, é aberto n'este ministerio do Commercio e Comunicações concurso publico para a adjudicação de assentamento de uma linha ferrea, por tracção electrica, e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco annos, para transporte de passageiros e mercadorias de Vianna do Castello ao Monte de Santa Luzia e aos Arcos de Valdevez, na extensão de 48:905 metros.

1.ª

A base de licitação é fixada em 100\$00 de renda annual a pagar ao Estado por cada kilometro de estrada occupada pela linha ferrea e esta terá a extensão de 48:905 metros, segundo o projecto approved pelo Ministro do Commercio e Comunicações, o qual estará patente na Repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas e Turismo, em todos os dias uteis, das onze ás dezasete horas.

2.ª

As propostas para este concurso serão apresentadas em carta fechada na Administração Geral das Estradas e Turismo até as treze horas do dia 16 de Novembro proximo futuro, procedendo-se em seguida á sua abertura perante a comissão que ha-de presidir ao concurso.

3.ª

As propostas serão escritas em portuguez e nos seguintes termos:

F. . obriga se a construir e explorar a linha ferrea a que se refere a portaria e annuncio datados de... e publicados no *Diário do Governo* n.º..., ... série, pela renda annual de... (por extenso), por cada kilometro de estrada occupada, e em conformidade com as condições do respectivo programa e caderno de encargos, datados do mesmo dia. (Data da assinatura reconhecida, e com a declaração da nacionalidade, profissão do micilio do proponente).

Nas propostas formuladas em paiz estrangeiro é indispensavel o reconhecimento do consul de Portugal e a legalização da assinatura d'este na secretaria de Estado dos Negocios Estrangeiros.

4.ª

Para os efeitos da execução do seu contracto, o adjudicatario será considerado como nacional. Os estrangeiros só poderão ser admitidos ao concurso apresentando declaração, visada e registada na legação do seu paiz, de que desistem de quaisquer direitos ou regalias que lhes possam pertencer na qualidade de estrangeiros, renunciando a qualquer fóro especial, e de que se submetem em tudo que respeita á execução do seu contracto ás presentes condições.

§ unico. Os nacionaes farão na respectiva proposta identica declaração quanto á renuncia a qualquer fóro especial, e á submissão ás presentes condições.

5.ª

A proposta de que trata a condição 3.ª d'este programa será encerrada em um subscrito com a designação exterior "Proposta", e, juntamente com os documentos descritos na condição seguinte, fechada em um involucro lacrado, com a legenda exterior: "Linha ferrea de Viana do Castello ao Monte de Santa Luzia e aos Arcos de Valdevez."

6.ª

Cada proposta deve ser acompanhada de:

a) Certificado do proponente possuir capacidade tecnica para a execução de obras publicas, ou declaração de que se obriga a pôr á testa dos trabalhos pessoa idonea;

b) Certificado de deposito da Caixa Geral de Depósitos, á ordem do Governo, da quantia de 2.000\$00 em dinheiro, ou em titulos de divida publica fundada, pelo seu valor no mercado no dia do deposito;



c) Procuração com os poderes especiaes para o acto do concurso, se o proponente representar algum individuo, companhia ou sociedade;

d) Declaração a que se refere a condição anterior.

N. B. Todos estes documentos estão sujeitos á lei do selo.

7.ª

As propostas que não satisfaçam ás condições d'este programma, ou que exijam qualquer modificação ou alteração a estas condições ou ás do caderno de encargos, não serão tomadas em consideração

8.ª

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais, e que sejam as mais vantajosas, proceder-se-ha a licitação verbal sobre a renda anual por quilometro de linha, não podendo a diferença entre cada lance ser inferior a 5\$00

9.ª

Ao requerente da concessão será conferido o direito de opção em relação á proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar d'esse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido aceita pelo juri que presidir ao concurso. A declaração de opção deverá ser apresentada na Administração Geral das Estradas dentro do prazo de três dias, contado daquelle em que se tiver realizado o concurso.

10.ª

Feita a adjudicação e antes de assinar o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a reforçar no prazo de oito dias o deposito provisorio com a quantia precisa para perfazer a importancia do deposito definitivo, que será de 4.900\$, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não fôr o adjudicatario, a importancia do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O deposito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou titulos do Estado, pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral de Depositos abonar a estes depósitos, e no segundo caso o juro dos respectivos titulos, que será entregue ao depositante.

§ único. Se a adjudicação fôr feita ao requerente da concessão ser-lhe há levado em conta para o depósito definitivo o primitivo depósito e a parte do provisorio que, peventura, tiver feito nos termos da condição 12.ª

11.ª

Logo que esteja assinado o contrato de concessão serão restituídos os depósitos provisórios aos concorrentes não preferidos bem como ao requerente será entregue o depósito primitivamente feito, quando não fôr ele o adjudicatário.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o depósito que houver efectuado, sendo-lhe contudo restituído o projecto, pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.ª

Ao requerente da concessão será levado em conta para o depósito provisorio a importância daquelle a que se refere a condição 3.ª do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto por ele apresentado.

13.ª

O valor arbitrado ao projecto, que tem de ser pago, nos termos da condição 10.ª, pelo adjudicatário ao requerente da concessão, é fixado em 3.500\$.

14.ª

O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tam pouco a dar preferencia á de menor preço.

15.ª

Além do que designadamente fica indicado nas condições anteriores, é o concessionario obrigado a cumprir todas as mais condições do regulamento para concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906.

16.ª

As condições e cadernos de encargos relativos a esta adjudicação podem ser consultados na repartição de Estradas da Administração Geral das Estradas, em todos os dias úteis, das onze ás dezassete horas.

Administração Geral das Estradas e turismo, 28 de Setembro de 1922. — O Administrador Geral, *Antonio da Conceição Pereira*

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio de Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1921, apresentado á Assembleia Geral de Accionistas de 30 de Junho de 1922

(Continuação)

As despesas de exploração, por Serviços, em 1920 e 1921, foram as seguintes:

| Serviços                                     | Despesa em 1921 |                |                | Despesa em 1920 |               |                |
|--|-----------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|----------------|
|  | Total           | Rede extranha  | Rede própria   | Total           | Rede extranha | Rede própria   |
|  |                 |                |                |                 |               |                |
| Administração e Serviços dependentes .. .. . | 893.046\$21     | 32.513\$23     | 860.532\$98    | 463.207\$47     | 16.685\$66    | 446.521\$81    |
| Direcção e Serviços Geraes .. .. .           | 355.559\$68     | 12.716\$98     | 342.842\$70    | 352.222\$13     | 11.757\$48    | 340.464\$65    |
| Exploração .. .. .                           | 7.839.210\$68   | 200.921\$45    | 7.638.289\$23  | 5.324.631\$47   | 188.630\$80   | 5.136.000\$67  |
| Via e Obras .. .. .                          | 6.798.592\$20   | 228.062\$85    | 6.570.469\$35  | 1.876.561\$47   | 119.610\$73   | 1.756.950\$74  |
| Material e Tracção .. .. .                   | 28.575.140\$74  | 1.041\$021\$42 | 27.534.119\$32 | 18.731.867\$33  | 647.124\$82   | 18.085.742\$51 |
| Total .. .. .                                | 44.461.489\$51  | 4.575.235\$93  | 42.886.253\$58 | 26.748.489\$87  | 982.809\$49   | 25.765.680\$38 |

Na Administração e Serviços dependentes, bem como na Direcção e Serviços Geraes, os aumentos de despesas são motivados pelas razões já indicadas

Para o aumento na Administração concorreram muito os subsídios concedidos a reformados e pensionistas.

Nas Divisões, em virtude dos aumentos serem mais elevados, e de diversas proveniencias, referiremos d'elles em especial:

### Divisão da exploração

As despesas feitas por esta Divisão em 1921 augmentaram 2:514,579\$21 sobre as do anno anterior. Esse augmento verifica-se sobre as seguintes rubricas:

|                        |               |
|------------------------|---------------|
| Pessoal.....           | 1:852.374\$83 |
| Materiaes.....         | 286.670\$95   |
| Despesas diversas..... | 375.533\$43   |

Os aumentos ao pessoal são como fica dito, consequencia das concessões feitas segundo Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 88.

Os restantes foram devidos ao augmento constante dos preços dos diversos materiaes, á elevação da mão d'obra, indemnizações por avarias e extravios de remesas, rendas, serviço nas gares communs, etc.



## Divisão de Via e Obras

As contas do exercício de 1921, na parte correspondente á conservação ordinaria e renovação da via, foram encerradas com a despesa total de 6:798.532\$20, ou seja mais 4.921,970\$73 do que no anno anterior.

Este excesso de despesas justifica-se pelos factores principaes que passamos a enumerar :

|  |               |
|--|---------------|
| Melhorias de vencimentos, subvenções, deslocações, etc., concedidas ao pessoal, approximadamente ..... | 700.000\$00   |
| Materiaes para a modificação dos pilares da ponte do Douro .....                                       | 120.500\$00   |
| Augmento de preço e do volume de pedra britada empregada .....   | 91.500\$00    |
| Augmento de preço e do numero de travessas creosotadas empregadas .....                                | 559.000\$00   |
| Renovação da via .....   | 2:922.000\$00 |
| Somma .....  | 4:392.500\$00 |
| Outras despesas .....  | 529.470\$73   |
| Total .....  | 4:921.970\$73 |

O Depósito de Madeiras teve um deficit de 270:078\$45, ao passo que em 1920 o prejuizo tinha sido de 75.261\$36.

A causa d'este excesso foi o augmento de preço das travessas brancas, como se vê pelos seguintes numeros :

| Annos      | Média do custo |               |
|------------|----------------|---------------|
|            | Normaes        | Rectangulares |
| 1920 ..... | 1\$22,7        | 1\$71,6       |
| 1921 ..... | 3\$21,3        | 5\$60,8       |

O preço médio das travessas normaes no anno de 1921, foi, portanto, superior ao de 1920 em 1\$98,6 e o das rectangulares em 3\$89,2.

As travessas creosotadas fornecidas pelo Depósito foram facturadas á razão de 8\$35, as normaes, e de 9\$75, as rectangulares.

A seguir se indica o numero de travessas empregadas na conservação da via nos annos de 1920 e 1921 :

| Annos      | Normaes | Rectangulares |
|------------|---------|---------------|
| 1920 ..... | 75.928  | 14.968        |
| 1921 ..... | 124.193 | 29.574        |

Vê-se, portanto, que em 1921 foram empregadas mais 62 871 travessas que em 1920, devido a terem prematuramente apodrecido as travessas que por falta de fornecimento de creosote foram utilizadas em branco no periodo da guerra.

Na ballastragem da via empregaram-se 12 933<sup>m</sup>3,110 de pedra britada, enquanto que em 1920 se empregaram apenas 5.314<sup>m</sup>3,703, havendo portanto uma differença para mais em 1921 de 7.618<sup>m</sup>3,407.

Na renovação da via dispensaram-se as seguintes verbas :

|                        |               |
|------------------------|---------------|
| Linha do Norte .....   | 993 688\$28   |
| Linha de Leste .....   | 246 215\$70   |
| Ramal de Cáceres ..... | 13 098\$10    |
| Linha de Oeste .....   | 1:693 102\$74 |
| Somma .....            | 2:946 104\$82 |

Deduzindo o valor de material usado e retirado :

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| Linha de Leste .....               | 94.870\$37    |
| Ramal de Cáceres .....             | 61.211\$40    |
| resulta a despesa liquida de ..... | 156.081\$77   |
|                                    | 2:790.023\$05 |

(Continua)



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Outubro de 1922.

O cambio sobre Londres, depois de ter estado a 2, com tendencia de vir para a casa dos 1 na sua queda tragica, veio ultimamente melhorando um pouco, embora nada mais houvesse do que um simples alivio n'uma doença gravissima e dolorosa. Ao mesmo tempo, todavia, o preço dos generos ia subindo aos saltos tomando-se como pretexto a elevação do agio do ouro, e o facto de haver principiado a vigorar o imposto de transacções e o augmento das tarifas de caminhos de ferro. Fundamentalmente, continuamos, pois, nos despenhadeiros onde nos dirigimos para as ultimas catastrophes.

O ligeiro alivio experimentado no mal dos cambios foi manifestamente devido á mobilisação de 50 % das cambias da nossa exportação. Diz-se que ella se vae estender ao total do valor das mercadorias exportadas, o que perfeitamente se admite na desgraça a que chegou o paiz e deante do intoleravel abuso de ficar lá fóra, cada vez em maiores proporções, uma parte do producto da exportação nacional e da reexportação ultramarina. Mas a valorisação do nosso escudo não pode vir d'ahi com a intensidade e a rapidez desejaveis. Os efeitos salutareis d'aquella providencia podem até ser prejudicados inteiramente pela acção de todos os outros factores da nossa desordem financeira e economica.

No fundo, os partidos continuam a esperar que nos venha do ouro estrangeiro a melhoria da situação. Ainda sonham com empréstimos externos, que nos venham ajudar a enganar a vida, em prolongamento de todos os nossos desatinos. Agora é da Hespanha que parecem esperar grandes entradas de ouro, para operações financeiras e *cooperações economicas*, segundo deduziram das promessas auxiliares feitas pelo monarcha hespanhol na entrevista com o director do *Diario de Noticias*. Diz-se que ha mais de um anno trabalham para este fim certos grupos luso-hespanhoes, que tratam de fazer fortunas á sombra da politica sympathica da approximação dos dois paizes. Tudo isto poderia não ser condemnavel se fosse feito com medida e se fosse apenas o complemento de esforços muito mais efficazes que devemos fazer por nós mesmos em nossa casa para a grande obra da nossa reorganisação nacional.

Os portuguezes passaram a trabalhar cada vez menos, a explorar parasitariamente cada vez mais e a exportar lá para fóra o seu ouro por não acreditarem nos proximos destinos da nação. Verdadeiramente, pretendem continuar esse mesmo systema de vida desordenada, sendo mesmo crível que mais se esforcem para vir o ouro dos empréstimos e cooperações do estrangeiro aquelles mesmos que mais espoliações fizeram cá dentro e mais transferiram as suas fortunas para bancos de outros paizes. Esses querem, naturalmente, apanhar mais ouro por essa maneira, em commissões e participações de varias espécies, para continuarem a fazer aquella transferencia preventiva, ou como lhe queiram chamar. No fim, desnacionalisar-se-hia inteiramente a economia nacional e os portuguezes de maior riqueza nem já seriam portuguezes de nenhum modo, tendo aquella em qualquer parte — mesmo na Allemanha — menos em Portugal.

A loucura não póde ser maior. A salvação de Portugal tem de vir quasi inteiramente do esforço dos seus filhos na sua terra. Tudo depende, principalmente, de se fazer com intensidade o saneamento orçamental, a reforma financeira e o augmento rapido e intenso da nossa producção agricola. Depois de se entrar na boa ordem administrativa e na grande actividade economica é natural e é justo que esperemos, na medida conveniente, a cooperação financeira e economica dos paizes amigos, e em grande parte, portanto, de Hespanha.



**Cambios** (Vendedor)

[illegible]

## Cotações na bolsa de Lisboa

| Fundos do Estado:          |                                    |         |         |         |         |   |         |         |        |         |         |
|----------------------------|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---|---------|---------|--------|---------|---------|
| 42.25                      | Interna 3 % coupon.....            | 42\$30  | 42\$30  | 80\$00  | 44\$20  | - | 43\$00  | 43\$70  | -      | 43\$10  | -       |
| 44.00                      | " " assentamento.....              | 44090   | 44\$00  | 440\$00 | 43\$10  | - | 44\$30  | 44\$30  | -      | 44.40   | 44\$00  |
| 12\$00                     | " 3 % 1905..                       | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | 12\$30  |
| 20\$50                     | " 4 % 1888.....                    | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | 20\$50  |
| 48\$00                     | " 4 % 1890.....                    | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 55\$30                     | " 4 1/2 % 1888/89 assent....       | 57\$50  | -       | -       | -       | - | -       | 57\$50  | -      | -       | -       |
| 55\$30                     | " 4 1/2 % 1888 89 coupon...        | -       | -       | 54\$00  | -       | - | -       | 54\$00  | -      | -       | -       |
| 63\$00                     | " 4 1/2 % 1905.....                | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 66\$00                     | " 5 % 1909.....                    | -       | -       | 65\$00  | -       | - | -       | 64\$50  | -      | -       | -       |
| 458\$00                    | " 4 1/2 % 1912 ouro.....           | 450\$00 | 440\$00 | -       | 445\$00 | - | 433\$00 | 410\$00 | -      | 414\$00 | 418\$00 |
| 66\$00                     | " 5 % 1917.....                    | -       | 66\$00  | -       | -       | - | -       | 65\$00  | -      | 64\$00  | -       |
| 517\$00                    | Externa 1.ª serie.....             | 494\$00 | 488\$00 | 486\$00 | 486\$50 | - | 470\$00 | 448\$00 | -      | 461\$00 | 450\$00 |
| 580\$00                    | " 2.ª serie.....                   | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 531\$50                    | " 3.ª serie.....                   | -       | 536\$00 | 558\$00 | 590\$00 | - | 576\$00 | 545\$00 | -      | -       | -       |
| 63\$00                     | Obrig. da Provincia de Angola..    | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 900\$00                    | " " Comp. Tabacos de 189..         | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| Ações dos Bancos e Comp.ªs |                                    |         |         |         |         |   |         |         |        |         |         |
| 680\$00                    | Banco de Portugal.....             | 678\$00 | -       | 684\$00 | -       | - | 688\$00 | -       | -      | -       | -       |
| 319\$00                    | " Nac. Ultramarino, coup.          | 316600  | 315\$00 | 314\$00 | 314\$50 | - | 316\$00 | 311\$50 | -      | 312\$00 | 309\$00 |
| 289\$00                    | " " " ass..                        | 287\$50 | 287\$00 | 287\$00 | 287\$00 | - | 290\$00 | 289\$00 | -      | 290\$00 | 288\$00 |
| 188\$50                    | " Portuguez e Brasileiro ..        | 183\$00 | 196\$00 | 188\$00 | 188\$50 | - | 189\$00 | 188\$00 | -      | 189\$50 | 195\$00 |
| 353\$00                    | " Commercial de Lisboa..           | 348\$50 | -       | 350\$00 | 358\$00 | - | 362\$00 | -       | -      | -       | -       |
| 415\$00                    | " Lisboa & Açores.....             | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 89\$00                     | " Economia Portugueza...           | 87\$50  | -       | -       | -       | - | 87\$50  | 87\$00  | -      | -       | -       |
| 140\$00                    | " Commercial do Porto...           | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 40\$50                     | Companhia do Credito Predial..     | 40\$50  | -       | 40\$10  | 40\$20  | - | -       | -       | -      | 40\$30  | -       |
| 62\$00                     | " Gaz e Electricidade              | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 30\$00                     | " das Aguas .....                  | -       | 91\$00  | 91\$00  | 91\$10  | - | -       | -       | -      | 90\$00  | 90\$00  |
| 502\$00                    | " Ilha do Principe...              | -       | 510\$00 | 568\$00 | 585\$00 | - | 565\$00 | 505\$00 | -      | 493\$00 | -       |
| 50\$00                     | " Colonial do Buzi..               | -       | 48\$00  | 47\$50  | 47\$20  | - | -       | 46\$20  | -      | -       | 47\$00  |
| 148\$00                    | " Indust. Port. e Col.             | -       | 147\$00 | 146\$10 | 145\$00 | - | 144\$60 | 143\$00 | -      | 142\$50 | 142\$00 |
| 312\$00                    | " Phosphoros, coup..               | 329\$00 | 315\$50 | 300\$50 | 306\$50 | - | 305\$00 | 300\$00 | -      | 291\$50 | -       |
| 42\$00                     | " Cam. Fer. Portug..               | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 700\$00                    | " Tabacos, coupon ..               | -       | 677\$00 | 593\$00 | 693\$00 | - | 691\$00 | 695\$50 | -      | 688\$00 | 689\$00 |
| 281\$00                    | " Nac. de Navegação                | -       | 229\$00 | 229\$00 | 224\$00 | - | 225\$00 | 227\$00 | -      | 234\$00 | 230\$00 |
| Obrigações:                |                                    |         |         |         |         |   |         |         |        |         |         |
| 90\$00                     | Companhia das Aguas, coupon.       | 90\$00  | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 73\$50                     | Prediaes 5 % antigas.....          | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 80\$00                     | " 5 % serie A.....                 | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | 74\$00  | -       |
| 73\$50                     | " 4 1/2 % serie A.....             | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 81\$00                     | " 4 % .....                        | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 94\$00                     | Nacional de Moagem .....           | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 130\$00                    | Asuc. de Moçambique.....           | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 82\$00                     | Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..   | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 90\$00                     | " " " 4 1/2 % ouro.                | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 96\$00                     | " " " 6 % Hypot.                   | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 127\$00                    | Cam. de Ferro de Ambaca.....       | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 58\$50                     | Nc. de Cam.ªs de Ferro, 1.ª serie. | -       | -       | -       | -       | - | 6\$00   | -       | -      | -       | -       |
| 51\$00                     | " " " " 2.ª " "                    | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 85\$00                     | Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.   | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 32\$00                     | " " " " 3 % 2.º gr.                | -       | 32\$00  | 35\$00  | 35\$30  | - | 35\$30  | -       | -      | 30\$00  | -       |
| 104\$00                    | " " " Beira Alta, 1.º gr.          | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 28\$00                     | " " " " 2.º gr.                    | -       | -       | 45\$00  | -       | - | 48\$00  | -       | -      | -       | -       |
| 363\$00                    | " " " Benguella, tit. 1..          | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 570\$00                    | " " " " 5..                        | -       | 500\$00 | 492\$00 | 485\$00 | - | 455\$00 | -       | 42\$00 | 420\$00 | -       |
| 48\$00                     | Docas do Porto.....                | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 75\$00                     | Municipal ou Distrital 6 %.....    | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 88\$00                     | " " " 5 %.....                     | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 48\$00                     | Panificação Lisbonense .....       | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |
| 92\$00                     | Empresa das Aguas de Vidago..      | -       | -       | -       | -       | - | -       | -       | -      | -       | -       |





## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

**AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.<sup>a</sup> — Rua do Corpo Santo, 47, 1.<sup>o</sup>**

**NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.<sup>o</sup>**

### Vapores a sahir do porto de Lisboa

|  |  |  |
|--|--|--|
|  <p><b>Anvers</b><br/>Vapor belga <b>SYRIER</b><br/>Sahirá a 25 de Outubro.<br/>O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.</p>  |  <p><b>Leixões, Vigo, Cherbourg, e Southampton.</b><br/>Vapor inglez <b>AVON.</b><br/>Sahirá a 25 de Outubro.<br/>Agentes, James Rawes &amp; C.<sup>a</sup> Mala Real Ingleza. R. do Corpo Santo, 47.</p>       |  <p><b>Rouen, Boredeus e Havre</b><br/>Vapor holandez <b>GEERVLIET</b><br/>Sahirá a 26 de Outubro.<br/>O agente Henry Burnay. Rua dos Fanqueiros, 10.</p>   |
|  <p><b>Africa ccdidental e Oriental.</b><br/>Vapor allemão <b>TANDANFICA</b><br/>Sahirá a 23 de Outubro.<br/>Agentes, Marcus &amp; Harting, Rocio, 50.</p>  |  <p><b>Leixões Havre e Liverpool</b><br/>Vapor inglez <b>PANCAS.</b><br/>Sahirá a 18 de Outubro.<br/>Agentes, Garland, Laidley &amp; C.<sup>a</sup> T. Corpo Santo, 10-2.<sup>o</sup></p>                       |  <p><b>Rouen, Londres e Anvers</b><br/>Vapo. Dantzig <b>MONDEGO</b><br/>Sahirá a 30 de Outubro.<br/>Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.</p>   |
|  <p><b>Bospout, Jaffa, Pireu, Smyrna.</b><br/>Vapor francez <b>BRITANIA</b><br/>Sahirá a 24 de Outubro.<br/>Agentes, Orey, Antunes &amp; C.<sup>a</sup> Pr. Duque da Terceira, 4, 1.</p>   |  <p><b>Madeira e Canarias</b><br/>Vapor inglez <b>ANDORINHA</b><br/>Sahirá a 20 de Outubro.<br/>Agentes, Garland Laidley &amp; C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup></p>                        |  <p><b>Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres e portos do Pacifico.</b><br/>Vapor inglez <b>OROPESA</b><br/>Esperado a 6 de Dezembro.<br/>Agente, Eduardo Pinto Bastos Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup></p> |
|  <p><b>Bordeus</b><br/>Vapor Dantzig <b>DOURO.</b><br/>Sahirá a 28 de Outubro.<br/>Agentes, Pnto de Vasconcelos, Ld. Caes do Sodré, 52</p>  |  <p><b>Madeira e Canarias</b><br/>Vapor inglez <b>AGUILA</b><br/>Sahirá a 27 de Outubro.<br/>Agentes, Garland, Laidley &amp; C.<sup>a</sup> T. Corpo Santo, 10-2.<sup>o</sup></p>                             |  <p><b>Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.</b><br/>Vapor inglez <b>ORTEGA</b><br/>Sahirá a 18 de Outubro.<br/>Agentes, Eduardo Pinto Bastos Caes do Sodré, 64 1.<sup>o</sup></p>                       |
|  <p><b>Ceará, Maranhão, Parahyba e Pará,</b><br/>Vapor inglez <b>ABOUKIR</b><br/>Sahirá a 26 de Outubro.<br/>Agentes, Garland Laidley &amp; C.<sup>a</sup> Travessa Corpo Santo, 10-2.<sup>o</sup></p>  |  <p><b>Manaus, via Madeira</b><br/>Vapor inglez <b>ALBAN</b><br/>Sahirá a 1 de Novembro.<br/>Agentes, Garland Laidley &amp; C.<sup>a</sup> Travessa do Corpo Santo, 10-2.<sup>o</sup></p>                     |  <p><b>Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires</b><br/>Vapor allemão <b>ANTONIO DELFINO</b><br/>Sahirá a 39 de Outubro<br/>Agencia Marcus &amp; Harting, Rocio n.<sup>o</sup> 50.</p>                       |
|  <p><b>Glasgow</b><br/>Vapor <b>BARON RENFREW</b><br/>Sahirá a 29 de Outubro<br/>Agentes, Eduardo Pinto Bastos Caes do Sodré, 64</p>  |  <p><b>Manaus, via Madeira</b><br/>Vapor inglez <b>ALBAN</b><br/>Sahirá a 1 de Novembro.<br/>Agentes, Garland Laidley &amp; C.<sup>a</sup> Travessa do Corpo Santo, 10-2.<sup>o</sup></p>                     |  <p><b>Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires</b><br/>Vapor allemão <b>ANTONIO DELFINO</b><br/>Sahirá a 39 de Outubro<br/>Agencia Marcus &amp; Harting, Rocio n.<sup>o</sup> 50.</p>                       |
|  <p><b>Havre, Hanvers e Hamburgo.</b><br/>Vapor brasileiro <b>CURVELO</b><br/>Sahirá a 17 de Outubro.<br/>Agentes, Pinto &amp; Sitto Mayor, Rua do Ouro, 29.</p>  |  <p><b>New-York</b><br/>Vapor americano <b>CITTA DE MESSINA.</b><br/>Sahirá a 10 de Outubro.<br/>Agentes, Henry Burnay &amp; C.<sup>a</sup> Rua dos Fanqueiros, 10.</p>                                       |  <p><b>Rotterdam, Hamburgo</b><br/>Vapor allemão <b>USARAMO</b><br/>Sahirá a 6 de Outubro.<br/>Agentes, Marcus &amp; Harting, Rocio, 50.</p>  |
|  <p><b>Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos Montevideo e Buenos Ayres,</b><br/>Vapor holandez <b>FLANDRIA.</b><br/>Sahirá a 16 de Outubro.<br/>Agentes, Orey, Antunes &amp; C.<sup>a</sup> Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup></p> |  <p><b>Portos Norte do Brazil</b><br/>Vapor brasileiro <b>SANTOS.</b><br/>Esperado a 22 de Outubro.<br/>Agentes, Pinto &amp; Sotito Mayor, Rua do Ouro, 29.</p>   |  <p><b>S. Miguel, Terceira e Angra.</b><br/>Vapor francez <b>CANADA</b><br/>Sahirá a 20 de Outubro.<br/>Agentes, Orey, Antunes &amp; C.<sup>a</sup> Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup></p>                    |
|  <p><b>Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires</b><br/>Vapor holandez <b>GELRIA</b><br/>Sahirá a 30 de Outubro.<br/>Agentes, Orey, Antunes &amp; C.<sup>a</sup> Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup></p>   |  <p><b>Rio de Janeiro, Santos e Buenos Aires.</b><br/>Vapor inglez <b>DESNA.</b><br/>Sahirá a 26 de Outubro.<br/>Agentes, James Rawes &amp; C.<sup>a</sup> Rua do Corpo Santo, 47.</p>                        |  <p><b>Vigo, Boulogne Hamburgo</b><br/>Vapor allemão <b>CAP POLONIO</b><br/>Sahirá a 14 de Outubro.<br/>Agentes, Marcus &amp; Harting Rocio, 50.</p>  |
|  <p><b>Las Palmas, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires</b><br/>Vapor holandez <b>GELRIA</b><br/>Sahirá a 30 de Outubro.<br/>Agentes, Orey, Antunes &amp; C.<sup>a</sup> Praça Duque da Terceira, 4, 1.<sup>o</sup></p>   |  <p><b>Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires</b><br/>Vapor inglez <b>HERSCHEL</b><br/>Sahirá a 20 de Outubro.<br/>Agentes, Garland Laidley &amp; C.<sup>a</sup> T. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup></p> |  <p><b>Vigo e Liverpool</b><br/>Vapor ingl-z <b>DEMERARA</b><br/>Sahirá a 20 de Outubro.<br/>Agentes, James Rawes &amp; C.<sup>a</sup> Mala Real Ingleza R. do Corpo Santo, 47.</p>                                   |

## MINAS E MINERAES

### Compram-se

Amstras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO  
16, Rua Vieira Lusitano, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

Para explorações mineiras, agricolas, florestaes, commerciaes e industriaes  
constituem-se sociedades e fornecem-se capitaes.

ACEITAM-SE AGENTES