

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 27 de julho de 1896
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

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT

Bruxella, LEOPOLDO KIRSCH, Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impre-so na
Typogr. Estevão Nunes & Filhos
R. d'Assumpção, 18 a 24

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

SUMMARIO

	Pag.
RESPOSTA DOS INDUSTRIAES PORTUGUEZES.....	353
CARTA DE LOURENÇO MARQUES, por J. M. Costa.....	355
PARTE OFFICIAL—Portaria de 20 de outubro e escriptura de concessão de novas linhas a companhia carris de ferro, do Ministerio do Reino.—Portaria de 18 de novembro e Alvará de 16 de novembro do Ministerio das Obras Publicas.....	355
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	357
AS TARIFAS DE LOANDA A AMBACA.....	357
CONCESSÕES EM LOURENÇO MARQUES.....	358
NOTAS DE VIAGEM. — III — Falta de um guia do viajante.—Digressão a Entre-os-Rios.—Os banhos, o hotel e o local.—O que faz um bom influen- te.—Diligência a Sobrado de Paiva.....	358
S. PEDRO DA COVA.....	359
PESSOAL DO MINHO E DOURO.....	360
PARTE FINANCEIRA. — Boletim da Praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	360 e
LINHAS TRASMONTANAS.....	361
EXPOSIÇÃO DE 1900.....	361
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	362
LINHAS PORTUGUEZAS. — Ambaca.—Mormugão.—Na ilha de S. Miguel.— Mais apeadeiros.—Benguella a Catumbella.—Ampliações de estações.—Por- to de Viana.—Porto a Gaia.....	363
LINHAS EXTRANGEIRAS.—Hespanha.—Allemanha.—Italia.—Japão.....	363
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do Conselho de administração. (Continuação).....	364
NOTAS VARIAS.....	365
AVISOS DE SERVIÇO.....	365
ARREMAÇÕES.....	365
CASAS RECOMMENDADAS.....	366
AGENDA DO VIAJANTE.....	366
ANNUNCIOS.....	365, 367 e
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1898.....	367
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	368

RESPOSTA

DOS

INDUSTRIAES PORTUGUEZES

LANÇAMOS recciosamente esta epigraphe no artigo que vae lêr-se, em que pretendemos esboçar algumas leves considerações, que o exame do officio-resposta da Associação Industrial Portugueza á grande circular do sr. ministro das obras publicas provocou.

E dizemos recciosos, porque, a despeito da denominação demasiado lata da associação lisbonense, nos parece que ella mesma não julga representar os interesses da classe em todo o paiz, embora advogue calorosamente os interesses d'uma parte importante, sem duvida, dos industriaes portuguezes.

Não podemos acompanhar com o commentario, que nos acode á penna, cada um dos pontos d'aquelle documento, digno de ser meditado, para se poder comprehender como encaram os industriaes o quadro da nossa vida economica, como diagnosticam os males de que enférma a nossa nacionalidade, e quaes os remedios que alvitram para tonificar o nosso organismo social.

Força é dizer que as mézinhas aconselhadas não são das mais faceis de preparar, ou das mais energicas. D'aqui concluimos, para não attribuir aos medicos a pobreza de receituário, que o doente, apesar de tudo, vae fazendo pela vida. Antes assim!

O officio começa por *cascar* nos crentes da idolatria, da inercia e da ociosidade. Nunca as mãos lhe dõam! Tambem lhe ficam bem os sentimentos que revela quanto aos egoismos, ás intrigas, á agiotagem e ao jogo que minam certos centros. O que se não entende bem é como seriam os remedios heroicos que deveriam apparecer para debellar a crise, logo no começo.

Ha algumas affirmações que não achamos completamente claras. Assim, não entendemos esta de serem as exportações eguaes ás importações, sempre. Nós imaginavamos que, de serem menores as nossas exportações, vinha justamente o fatal desequilibrio, que nos levou ao precario estado em que nos achamos.

Tambem nos causa um certo espanto o affirmar-se, que a estatistica nada nos póde dizer, pois imaginavamos que ella era ainda hoje a mais segura base do estudo de todos os problemas economicos e sociaes

Deixemos, porém, estes ligeiros reparos para nos referirmos mais d'espaco ás questões que nos interessam de perto, em virtude da indole d'esta folha.

Transparece na Associação Industrial Portugueza um verdadeiro desalento pelas tentativas que possam fazer-se para attrahir ao porto de Lisboa os generos do Brazil.

Sem navegação portugueza, por certo que a empreza não é facil. Mas, porventura devemos desistir de utilizar melhor o nosso bello porto, constituindo-o um verdadeiro caes da Europa para a America, concedendo facilidades que deem ensejo a fazer-se para os generos do Brazil o que se verifica para os generos das nossas colonias?

Então aconselha a, por completo, desistirmos de procurar tirar partido das dispendiosas obras executadas no Tejo e das linhas ferreas que convergem a Lisboa afim de se realizar aquillo que, a um tempo, a natureza e a sciencia do engenheiro, teem feito do nosso paiz?

Antes quizeramos que a associação, com a sua auctosada opinião, aconselhasse o contrario.

Assim como divergimos n'este ponto temos todo o prazer de declarar, que concordamos inteiramente com as observações que faz para demonstrar a necessidade da estabilidade pautal. A antiga pratica de modificar, a curto praso, os direitos de importação, não deve continuar, pela perturbação enorme que causa no regimen industrial e pelo retrahimento que influe aos capitaes que poderiam applicar-se na industria. Bem bastam aos industriaes os males que padecem pela variabilidade dos cambios!

A associação regista, com natural desvanecimento, os progressos do trabalho industrial nos ultimos tempos e

refere-se particularmente ao consumo dos nossos productos nas colonias.

Este beneficio resultou simultaneamente das pautas e da elevação dos cambios. O commercio foi constrangido a abrir mão dos productos estrangeiros, substituindo-os pelos nacionaes. D'aqui se deve inferir uma proficua lição—a da utilização dos mercados colonias.

Quem ajudar o desenvolvimento do trafego commercial nas colonias portuguezas, pela abertura de estradas, melhoramento dos portos, construcção de vias ferreas de penetração bem escolhidas, contribue efficazmente para o desenvolvimento industrial do paiz.

Affirma-se geralmente que a nossa industria pouco vale, organismo melindroso como as plantas de estufa que só vegetam com o calor artificial das pautas. Deem-lhe mercados, incitem-na por meio de premios, facilitem-lhe a sua acção pelo desenvolvimento da navegação, e, ver-se-ha, como ella medra e prospera.

Achamos por isso bem pensadas as palavras do documento que analysamos, porventura as mais ponderosas de todo o diploma.

Merecem tambem o nosso modesto applauso as idéas que advoga relativamente á contribuição industrial, que deve ter por base os lucros auferidos e não os indicadores mechanicos.

As idéas que se apresentam relativamente ao ensino industrial não as percebemos bem. Diz-se que se pôdem reduzir as despesas mas não indica como se reduzam, assim como tambem se não diz como se obtenham resultados mais proficuos.

Querem o ensino official nas aulas primarias, a criação de escolas nas fabricas particulares com dotações especiaes, a criação de premios na aprendizagem industrial, subsidios aos menores indigentes; querem o ensino dos mestres e directores de officinas, premios aos empregados industriaes, premios aos operarios distinctos... O que não vemos é, como assim se diminua a despesa.

Se nos disséssem que as escolas industriaes não são lyceus e que ha ali francez, geographia, zoologia, botanica, mathematicas de mais e officinas de menos, estavamos de accordo. Assim, achamos tudo muito vago e diffuso. Apenas registamos que as dotações ás fabricas particulares, para que as suas officinas fossem escolas, devia de ser agradavel para os donos das mencionadas fabricas.

Mas mais desadoramos todo o capitulo em que se refere directamente a um illustre chefe de officina do Instituto Industrial e Commercial de Lisboa. Não se cita o nome, mas a allusão é tão transparente, que logo se adivinha que esta parte deve ter sido escripta por algum official do mesmo officio.

A associação industrial até chega a censurar que um mestre d'officina exerça, fóra do estabelecimento, uma industria! E censura-se tambem porque a industria é diversa da que no Instituto dirige.

Que se diria se fôsse igual!

O ponto de vista da associação relativamente ás industrias exercidas pelo Estado, é muito para discutir.

Esticando mais o argumento chegar-se-hia a pretender que os arsenaes militares desaparecessem, e que as linhas ferreas do Estado não tivessem officinas proprias.

A lei da propriedade industrial, no ponto a que se lhe refere o officio da associação, tem o bastante para acautellar o publico contra pretendidas invenções.

Appliquem-na bem. Estudem-se as reclamações devidamente e não se patenteie tudo quanto se apresente sem reclamações! A associação deve de certo saber, que foi Portugal a primeira nação que estabeleceu o pro-

cesso das reclamações, o mais liberal segundo os competentes.

Tem-se applicado mal algumas vezes a lei? Até na America, onde ha o exame prévio para as invenções, já se tem concedido patentes para o *motu* continuo!

As perguntas que faz a respeito dos privilegios de introdução, deixam no espirito a impressão de que se trata de alguma cousa occulta ou em sigilo.

E' facil saber quantos privilegios ha em execução, como é facil tambem impugnar a concessão, quando a industria não seja nova. A lei não é má. Applique-se tambem esta segundo o seu espirito. Ha já industrias em laboração no paiz que se não exerceriam se a lei do sr. Pedro Victor não estivesse em vigor.

Sobre a questão de transportes em caminhos de ferro sentimos que a intelligente associação se deixe levar na onda das affirmações exaggeradas que temos visto avançar por quem não estuda os assumptos e são, portanto, improprias no uso de quem deve medir pelo estudo a extensão das razões que expõe.

«As tarifas elevadissimas dos nossos caminhos de ferro e das companhias de navegação evitam, em parte, o aproveitamento de muitas materias primas», diz o relatorio.

Repetidas vezes temos aqui demonstrado que não são mais caras as tarifas das nossas vias ferreas do que as de outros paizes da Europa, onde, aliás, as industrias florescem muito mais do que entre nós, e temos sempre elementos promptos para o provarmos.

Mas se, para não alongarmos este artigo, nos cingimos aos dois artigos que o relatorio cita, mais adeante, as madeiras e os marmores, faremos as comparações seguintes:

Uma tonelada de madeira de Estarreja (ponto de produção mais distante de Lisboa, d'onde se abastece este mercado) a Lisboa, custa, pela tarifa especial n.º 3 de pequena velocidade, réis 37200.

De qualquer ponto á distancia de 288 kilometros (distancia de Estarreja a Lisboa) até Paris, custa, pela tarifa 11 das linhas francezas, baremo III, 12 francos e 50 centimos, que, ao cambio actual (804), representam uns bons 37350 réis.

Uma tonelada de marmore de Extremoz a Lisboa, custa, pela tarifa especial n.º 11 do Sul e Sueste, réis 27559.

A igual distancia (169 kilometros, mais 10 de travessia do Tejo, total 179 kilometros) em França paga, pela mesma tarifa a que acima nos referimos, francos 9,75, que ao cambio actual não são menos de 27513 réis.

Vê-se que as nossas tarifas estão mais baratas que as francezas.

Os lindos marmores amethisticos de Vimioso, esses não podem vir ao mercado, porque não teem caminhos de ferro desde o ponto d'origem até a linha do Douro; se o tivessem, pagariam, pelos 500 kilometros que dista esse ponto de Lisboa, uns 57350 réis, emquanto que essa distancia, taxada pelas tarifas francezas, paga 23,40 francos, equivalentes a réis 67270.

E note-se que não fomos buscar para exemplo um paiz em que os transportes ferro-viarios sejam mais caros.

Fala-se nos marmores italianos. Mas esses veem por via maritima, em toda a parte muito mais barata do que a via ferrea.

A collecção que temos de tarifas italianas está bastante atrasada para que possamos jurar por ella, mas pela tarifa que era applicavel ha poucos annos vemos que os marmores de Carrara pagavam, pelos 389 kilo-

metros que vão d'essa cidade a Roma 19 libras e uns centimos; ponhamos mesmo 19 libras e calculando-as a 220 réis teremos 4.180 réis.

Ora no nosso paiz o marmore em folhas paga, na linha do norte, a 9 réis mais as despesas accessorias, portanto, á distancia de 389 kilometros, custa a tonelada 2.798 réis, menos 40 % do que em Italia.

Concordamos plenamente com a informação dos nossos industriaes, insurgindo-se contra a introdução, livre de direitos, de materiaes,apparelhos, etc., quando esses artigos podem ser tomados á industria nacional; mas com a restricção de que combatemos a *facilidade* com que essa concessão se faz *sem criterio*, porque muitos casos ha em que ella é indispensavel, mesmo para a criação de outras industrias e como correctivo aos exaggeros de algumas productoras d'esses artigos que, á custa da protecção da pauta, transformariam em victimas quantos lhes cahissem nas mãos.

Vae de tal longura este artigo que impossivel é completar a analyse de todo o documento, muito valioso, que a Associação Industrial produziu, restando-nos apenas louvar-lhe o longo e interessante trabalho que tem, em muitos pontos, idéas valiosas que ao sr. ministro servirão de esclarecimento para a formação da sua idéa geral sobre as necessidades da industria portugueza.

Como demonstrações da proficuidade da circular do activo ministro, esta resposta é tambem eloquente e a este exemplo outros se seguirão, igualmente uteis.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

Lourenço Marques, 22 de outubro de 1898.

No dia 16 do corrente, por occasião das festividades que tiveram logar na Missão de S. José, situada ao kilometro 3,600 da estação de Lourenço Marques, foram estabelecidos comboios especiaes entre esta estação e aquelle local, vendendo-se por esse motivo bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, 1.^a classe 200 réis, 2.^a 150 e 3.^a 100.

O primeiro comboio partiu de Lourenço Marques ás 7^h 15' da manhã havendo mais 3 comboios d'hora a hora até ás 11 da manhã, sendo os de volta ás 4, 5, 6 e 7 horas da tarde.

Assistiu a esta solemnidade S. R.^{ma} o Bispo de Emérida que se acha de passagem n'este districto.

Venderam-se apenas 440 bilhetes das 3 classes, o que representa um bom numero para esta cidade, considerando que n'aquelle numero não se achava um unico estrangeiro. Fez-me lembrar uma das nossas festas da metropole, onde não faltam as tradicionaes barracas de venda, musica e a competente desordem á portugueza.

Entretanto via-se em geral o povo contente de ter havido motivo para n'um domingo poder gosar-o no campo com suas familias e amigos.

Oxalá não seja esta a ultima festividade que se proporcione ao povo e muito especialmente á classe operaria que tanta necessidade tem de se fazer distrahir ao domingo em passeios e digressões economicas que os façam esquecer das fadigas do trabalho diario.

*

As differentes receitas da alfandega do Transvaal apresentadas á camara do commercio de Johannesburg pelo Inspector Geral das Alfandegas e relativas ao mez de agosto d'este anno são as seguintes:

	Via Colonia do Cabo	Via Natal	Via Delagoa Bay	Via Estado Livre de Orange	Total
	£	£	£	£	£
Mercadorias geraes e productos	366.986	267.509	141.163	90.887	866.545
Mercadorias do governo	20	9 945	6.990	—	16.955
Material ferroviario	—	1.085	7.562	—	8.647
	367.006	278.539	155.715	90.887	892.147

Valor total das importações no mez d'Agosto:

	1897	1898	
	£	£	£
Mercadorias geraes e productos	826.094	866.545	40.451
Mercadorias do governo	30.517	16.955	13.562
Material ferroviario	94 680	8.647	86.033
Moeda	5.100	—	5.100
	956.391	892.147	64.244

Pelo que se cobrou de direitos aduaneiros

	£	s	d
1897 ..	98 477	5	8
1898 ..	15.825	3	6
Diminuição ..	82.652	2	2

Valor total das importações nos oito mezes findos em 31 de agosto, incluindo mercadorias do governo, material ferroviario e moeda:

	1897	1898	Diminuição
	£	£	£
Via Colonia do Cabo.	3.804.122	2.759 563	
» Natal	2.470.417	1.972.260	
» Delagoa Bay	2.392.527	1.510.954	
» Estado Livre de Orange.	630.310	620.892	
	9.297.376	6.863.669	2 433.707

Valor das mercadorias geraes e productos importados nos oito mezes findos em 31 de agosto:

	£
1896	7.959.028
1897	8.082.013
1898	6.431.720
a menos em 1898 sobre 1897	1.659.2.3

Direitos aduaneiros cobrados no mesmo periodo:

	£	s	d
1896	860.973	6	8
1897	867.799	3	1
1898	696.961	13	8
sendo 1898 inferior a 1897 em.	170.837	9	5

As minas d'ouro do Transvaal renderam no mez de setembro ultimo 384.080 onças para o Rand e 24.422 onças para os outros districtos, mostrando assim um augmento de 10.216 onças sobre o mez de agosto proximo passado.

Este augmento foi devido á abertura das novas minas Glen Deep, May West, Rand Central e Witwatersrand Swelting e Refining Company.

A producção do ouro no mez de outubro corrente deve ainda augmentar sobre os mezes antecedentes.

J. M. Costa.

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios do Reino

Direcção geral da administração politica e civil

1.^a Repartição

Sendo-me presente a deliberação da camara municipal de Lisboa, de 11 de agosto do corrente anno, ácerca do contracto, reduzido a escriptura publica em 16 do referido mez, com a companhia carris de ferro de Lisboa para exploração de novas linhas pela tracção electrica;

Vistas as informações officiaes e o disposto no artigo 55.º n.º 5.º do código administrativo:

Hei por bem conceder-lhe a minha approvação para que possa executar-se nos termos do mesmo contracto, com a clausula, porém, de que a receita estipulada na respectiva condição 12.ª ficará em depósito na thesouraria municipal a fim de ser applicada sómente ás despesas, que para este effeito forem expressamente approvadas pelo governo, mediante o competente orçamento.

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios do reino, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 20 de outubro de 1898. = REI = *José Luciano de Castro*.

CONTRACTO, A QUE SE REFERE O DECRETO DE 20 DE OUTUBRO DE 1898

ESCRITURA DE CONCESSÃO DE NOVAS LINHAS Á COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Saibam quantos esta escriptura de concessão de novas linhas virem, que no anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de 1898, aos 16 dias do mez de agosto, n'esta cidade de Lisboa, em uma das salas dos paços do conselho, estando presentes as testemunhas adeante nomeadas e eu Francisco Pedroso de Lima, secretario interino da camara municipal de Lisboa, compareceram: de uma parte, o ex.º sr. dr. Zofimo Pedroso Gomes da Silva, medico-cirurgião, commendador da ordem de Nossa Senhora da Conceição de Villa Viçosa e presidente da camara municipal, outorgante n'esta qualidade; e de outra parte o ex.º sr. Antonio Joaquim Simões d'Almeida, commerciante, morador na rua da Prata n.º 71, 3.º andar, outorgando na qualidade de procurador da companhia carris de ferro de Lisboa, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, que tem a sede em Lisboa, como mostrou pela procuração que me apresentou e que fica guardada no archivo da camara, para ser copiada nos traslados da presente escriptura, e pela certidão da acta da assembléa geral da mesma companhia, que prova terem os directores poderes sufficientes para passarem a procuração; certidão que é do teor seguinte:

Eu, abaixo assignado, Alfredo de Ascensão Machado, secretario da assembléa geral da companhia carris de ferro de Lisboa, certifico que da acta da sessão da assembléa geral de 30 de maio do corrente anno, transcripta no livro respectivo de folio 52 a 57, consta ter sido approvedo o contracto provisorio feito entre a direcção e a camara municipal de Lisboa para a construcção e exploração de mais 26 kilometros de linha.

E, por assim me ser pedido, passei a presente, que assigno.

Lisboa, 13 de agosto de 1898. — *Alfredo de Ascensão Machado*.
Reconheço o signal supra.

Lisboa, 16 de agosto de 1898. — *Camillo José dos Santos Junior*.

Tem um sello de 20 réis, devidamente inutilisado, e outro de 2 réis de contribuição industrial, tambem inutilisado.

Por deliberação camararia de 11 do corrente mez assistiu a todas as actas d'esta escriptura o ex.º sr. dr. Amandio Eduardo da Mota Veiga, advogado-syndico interino da camara municipal.

E de serem os proprios dou minha fé.

E logo pelo ex.º sr. primeiro outorgante, o dr. Zofimo Pedroso Gomes da Silva, foi dito: que a camara de sua presidencia, conformando-se com o parecer da commissão especial eleita pela mesma camara para examinar o pedido da companhia carris de ferro de Lisboa para o alargamento da actual exploração, utilizando a electricidade por conductores aereos, como motor, systema já concedido pela escriptura de 5 de junho de 1897, lavrada no livro 31 a fls. 59 v., e para o privilegio exclusivo d'este systema no perimetro explorado pela mesma companhia, deliberou approvar as bases apresentadas pela referida commissão, para se fazer o contracto com a companhia;

Que tendo subido á estação tutelar a deliberação camararia, foi esta approvada com as modificações que constam dos officios do governo civil d'este districto, n.ºs 137 e 142 de 26 de julho e 6 de agosto do corrente anno;

Que em vista d'esta approvação a camara municipal de sua presidencia deliberou em sessão de 11 do corrente mez mandar lavrar a competente escriptura, ficando, porém, a execução da mesma dependente da approvação superior, conforme determina o officio do ministerio do reino com data de 22 de julho do corrente anno, que por copia acompanhou o officio do governo civil de 26 de julho;

Que, em vista do exposto, elle primeiro outorgante, em nome da camara municipal de Lisboa, vem reduzir o contracto por esta fórma a concessão, a companhia carris de ferro de Lisboa, de 26 kilometros de novas linhas, utilizando a electricidade por conductores aereos, como motor, dando-lhes o privilegio exclusivo d'este systema no perimetro explorado pela mesma companhia nas seguintes condições;

1.ª A camara concede á companhia carris de ferro de Lisboa licença para construir e explorar pelo systema de tracção electrica por conductores aereos 26 kilometros de via publica para o assen-

tamento de novas linhas dentro da antiga e nova area da cidade de Lisboa.

2.ª Os 26 kilometros de via publica serão escolhidos dentro da area das ruas, a que se refere o pedido da companhia carris de ferro de Lisboa de 17 de fevereiro de 1896, avenida Ressano Garcia e ruas adjacentes, quando construidas, e quaesquer outras em harmonia com o plano geral de viação, elaborado pela camara, e conveniencias do serviço publico e da companhia.

§ unico. A companhia não poderá construir linhas a partir do largo da Estrella pelas ruas Nova da Estrella, S. Luiz e S. João dos Bemcasados, enquanto subsistir a concessão dada pela camara á nova companhia dos ascensores mechanicos.

3.ª Nos 26 kilometros das linhas, a que se refere a condição 1.ª não ficam comprehendidas nenhuma das linhas actualmente em exploração, nem as que a companhia tem concessão pelas condições 5.ª do contracto de 10 de abril de 1888 e 1.ª do contracto de 5 de junho de 1897, nem os desvios ou resguardos para desaccumular o serviço de tráfego, ainda que não construidas.

4.ª A companhia obriga-se a construir successivamente os troços das novas linhas conforme as exigencias do plano geral de viação e a oportunidade do serviço do publico o determinar, até o complemento dos referidos 26 kilometros, no prazo de cinco annos, a contar da approvação dos respectivos projectos, enviados á camara e á direcção geral dos serviços telegraphos-postaes, em cumprimento do decreto de 10 de dezembro de 1892.

5.ª Nos 26 kilometros a que se refere este contracto a companhia deverá e poderá substituir a tracção electrica por outros processos que as condições locais e os progressos da sciencia aconselharem e de que não resultem inconvenientes para o publico com previa indicação ou auctorisação da camara e mediante a apresentação dos respectivos projectos em harmonia com a condição 17.ª do contracto de 10 de abril de 1898 e com o parecer das estações competentes.

6.ª Sempre que se julgue util a mudança a que se refere a condição antecedente, a camara municipal avisará a companhia por intermedio da direcção geral do serviço das obras municipaes para proceder á referida mudança no prazo de um anno, a contar da data do aviso. Se a companhia não proceder á substituição no prazo acima mencionado, poderá a camara fazer a concessão do systema indicado no aviso a qualquer individuo ou empresa sem indemnisação alguma para a companhia.

§ unico. E' fixado em vinte annos, a contar da data da approvação d'este contracto, o periodo antes do qual a camara não poderá exigir da companhia a mudança do systema de tracção.

7.ª Fora do caso previsto na condição 6.ª, nenhuma nova concessão ou licença de viação por tracção mechanica para exploração de transportes collectivos de passageiros poderá ser feito, dentro do prazo d'esta concessão pela camara, dentro do perimetro da rede geral concedida á companhia, salvo accordo previo com a mesma companhia.

8.ª As receitas das linhas, cuja concessão a companhia adquire por este contracto, serão computadas como receitas geraes para os effeitos da condição 10.ª do contracto de 5 de junho de 1897.

9.ª A companhia obriga-se a pagar á camara todas as despesas que esta fizer por estragos causados nos pavimentos das ruas em consequencia das obras de construcção, conservação e reparação das novas linhas e seus desvios ou resguardos concedidos por este contracto, em conformidade das tabellas de preços que ao tempo estiverem em vigor.

§ unico. As contas de despesa a que se refere este artigo serão pagas pela companhia um mez depois da sua apresentação, e não sendo satisfeitas n'este prazo vencerão o juro de 6 por cento ao anno para o cofre municipal.

10.ª Nos termos da legislação em vigor a companhia fica tambem responsavel pelos prejuizos que causar nas canalisações de agua e gaz e nos predios publicos ou particulares.

11.ª Todas as linhas de tracção electrica com o seu respectivo material fixo e circulante que a companhia vier a possuir em virtude d'este contracto pertencerão á camara, terminado o prazo de noventa e nove annos de que trata a condição 1.ª do contracto de 10 de abril de 1888.

12.ª A companhia obriga-se a entregar á camara a quantia de 100:000\$000 réis pela concessão das linhas na extensão de 26 kilometros de via publica, a que se refere este contracto, logo que este esteja definitivamente approvedo pelo governo.

13.ª A companhia ficará responsavel pelas indemnisações que a camara fôr legalmente obrigada a pagar em consequencia de anteriores concessões municipaes para exploração de transportes collectivos de passageiros.

14.ª A effectividade e execução do presente contracto fica dependente de approvação do ministerio do reino, nos termos do artigo 55.º n.º 5.º do código administrativo, e na parte technica da approvação do ministerio das obras publicas, nos termos do decreto de 10 de dezembro de 1892.

15.ª Ficam em vigor todas as condições dos contractos de 10 de abril de 1888, 27 de junho de 1892 e 5 de junho de 1897, celebrados entre a camara e a companhia carris de ferro de Lisboa,

em todos os pontos em que não sejam alteradas pelas clausulas do presente contracto.

Pelo segundo outorgante, o ex.^{mo} sr. Antonio Joaquim Simões de Almeida, foi dito que em nome da sua constituinte a companhia carris de ferro de Lisboa, e pelos poderes que lhe são conferidos na sua procuração, accepta o presente contracto com todas as condições que ficam transcriptas, responsabilizando-se a pagar, á camara municipal de Lisboa, no dia em que for publicado no *Diario do Governo* o decreto, como determina o artigo 55.º n.º 5.º do código administrativo, a quantia a que se refere a condição 12.ª da presente escriptura.

Assim outorgaram, acceptaram e se obrigaram, sendo testemunhas Alberto da Costa Quintella, empregado na secretaria d'esta camara, morador na rua de Sant'Anna a Lapa n.º 40, e Antonio Maria da Silva Saturnino, empregado no commercio, morador na rua de D. Vasco n.º 44, os quaes ambos com os outorgantes, e advogado-syndico assignam a presente escriptura, depois de lhes ser lido por mim, Francisco Pedroso de Lima, secretario interino da camara, que a escrevi, e também assigno.

Pela presente escriptura pagou-se o sello fixo de verba no valor de 1\$000 réis, além do sello de 100\$000 réis, pela concessão de novas linhas, como se lê do documento junto.

A companhia carris de ferro de Lisboa tem a pagar a quantia de 101\$000 réis de sello, sendo 100\$000 réis pela concessão de novas linhas e 1\$000 réis pelo sello fixo de escriptura; não passando a camara outro diploma além da escriptura.

Paços do conselho, 16 de agosto de 1898. — O secretario interino da camara, *Pedroso de Lima*.

Zofimo Pedroso Gomes da Silva — Antonio Joaquim Simões de Almeida — Amindio Eduardo da Mota Veiga — Alberto da Costa Quintella — Antonio Maria da Silva Saturnino — Francisco Pedroso de Lima.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

2.ª Repartição

Caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 7 do corrente mez, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de um taboleiro metallico para o pontão de 5m,20 de vão, denominado do Caracol, ao kilometro 22,100 da linha ferrea de leste, devendo, porém, a mesma companhia mandar estabelecer a um dos lados do novo taboleiro, um passadiço com o competente corrimão, para melhor assegurar a passagem dos empregados e operarios que tenham de transitar na linha ferrea.

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

Paço, em 18 de novembro de 1898. — *Elyino José de Sousa e Brito.*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

1.ª Repartição

Estradas, obras hydraulicas e edificios publicos

Eu El-rei faço saber aos que este meu alvará virem, que, sendo-me presentes as escripturas lavradas em 20 de fevereiro de 1897, pelas quaes se trespassa para a firma commercial Biel, Moraes & C.ª, da cidade do Porto, a concessão feita primitivamente a José Leão e João Cesar Pinto Guimarães, por alvará de 10 de outubro de 1895, e trespassada depois a Antonio de Padua Menezes Russel e João Baptista de Carvalho, por alvará de 12 de março de 1896, para o estabelecimento de um caminho de ferro americano, com tracção animal, entre a nova avenida superior da ponte D. Luiz I e a estação de Villa Nova de Gaia: hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas, approvar e rectificar o mencionado trespassa, a favor da alludida firma commercial Biel, Moraes & C.ª, ficando a firma concessionaria sujeita a todas as condições do alvará de 10 de outubro de 1895, e sendo-lhe permittida a substituição da tracção animal por tracção electrica.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'elle se contém.

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no Paço, aos 16 de novembro de 1898. — REI. = *Elyino José de Sousa e Brito.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 3, peq. vel. da Companhia Real.

— E' reformada desde 15 de dezembro esta tarifa que desde muito vigora com este numero, applicavel ao transporte de madeira de construcção.

Reunida com uma outra que existia sob a designação 3 bis, e varias ampliações, são grandes as modificações que a nova tarifa apresenta e que consiste em:

O § 1.º reúne as procedencias de Leste, Norte, Oeste e Beira Baixa para Lisboa ou vice-versa, dando-se, portanto, reciprocidade ás procedencias de Lisboa sobre Alhandra a Torres Novas, que não a tinham, e havendo preços especiaes desde ou até Cacem, Cintra, Sabugo, Mafra e Malveira, que também não gozavam d'elles.

Os transportes de Norte para Leste ficam como estavam, havendo também reciprocidade, que não havia, e creando-se preços especiaes para procedencias de Formoselha a Ovar e de Martingança a Alfarellos para Porto ou vice-versa.

Um 3.º §, novo, cria preços reduzidos entre estações da Beira Baixa, e entre estas, desde Castello Branco, e as de Entroncamento a Abrantes e Payalvo a Caxarias.

As madeiras do pinhal de Leiria ficam como estão e é de lei.

O novo artigo, o 2.º, é de absoluta novidade. Estabelece preços ainda mais reduzidos para comboios completos de 15 wagons, minimo, de rolos ou tóros de madeira, para exportação pela estação de Alcantaramar, favorecendo assim um commercio que ultimamente se tem desenvolvido immenso.

Ainda com este fim—promover o desenvolvimento dos grandes transportes—é creado o § 2.º d'este artigo pelo qual é concedido ainda um reembolso, n'alguns casos consideravel, aos exportadores que, durante um prazo de 3 mezes ou um anno, fizerem expedições que atinjam 1.000, 2.000 ou 3.000 toneladas mensaes.

Esta redução attinge, em certos casos, mais de 50 %.

Por exemplo:

Do Porto custa o transporte 3\$300 réis até Alcantara-terra e portanto 3\$400 até Alcantara-mar.

Transportando 12.000 toneladas n'um anno fica este preço reduzido a 2\$000 réis, portanto o abatimento é de 41 %.

Da Guarda custa 4\$600 e reembolsa-se a differença para 2\$100 réis; a redução é, pois, de mais de 54 %.

Esta tarifa será dada com o proximo numero.

AS TARIFAS DE LOANDA A AMBACA

O sr. ministro da marinha tem-se occupado em estudar as tarifas d'esta linha, em vista de reclamações que tem havido considerando-as elevadas.

Pela sua parte a companhia demonstra, e fal-o com bons argumentos, que os seus preços são muito mais economicos que os do caminho de ferro do Congo.

A comparação entre as duas linhas é flagrante:

No Congo as mercadorias em via ascendente pagam 2,50 francos; em Ambaca 85 réis.

Em sentido descendente os preços das duas linhas dão a seguinte comparação:

	CONGO francos	AMBACA réis
Sementes de palma.....	0,25	50
Ginguba.....	0,25	50
Madeiras de construcção.....	0,25	50

	CONGO francos	AMBACA réis
Gergelim.....	0,25	87,5
Azeite de palma.....	0,30	87,5
Café.....	0,42	105
Urzella.....	0,42	105
Gomma copal branca.....	0,45	
Tabaco.....	0,67	72
Gomma copal vermelha.....	0,80	105
Borracha.....	1,07	120
Marfim.....	2,50	105
Outras mercadorias.....	0,75	105 87,5 63

Em preços de passageiros a differença é também importantissima:

	Réis	Réis
1. ^a classe.....	135\$000	32\$000
2. ^a ».....	13\$500	8\$000

A differença é enorme em favor da linha portugueza, chegando em alguns casos a 80 por cento, e em todos a mais de 20 por cento.

CONCESSÕES

EM

LOURENÇO MARQUES

O subdito britânico, Lingham, que teve artes de obter em Lourenço Marques umas concessões de territorios, veio a Lisboa fazer ouvir a sua voz mais de perto, advogando a propria causa, como se não esperasse que a influencia do seu governo fosse bastante.

Deitou artigo nas gazetas, onde explica a historia da concessão.

Chega-se a ter dó do felizardo, como se teria d'um cidadão que comprasse ou herdasse vastos territorios e, de repente, visse os seus direitos contestados... por falta de formalidades legais.

Não comprou, nem herdou, é certo, mas tinha-se habituado a chamar sua áquella preciosa e graciosa concessão.

Da leitura do requerimento e do que sabemos sobre a materia tiramos conclusões curiosas.

Assim, o sr. Eça, illustre capitão de artilheria, concedeu a Lingham, por arrendamento, uma porção de terreno junto ao kilometro 2 da via ferrea de Lourenço Marques, quando governou este districto. Alargou d'este modo o arrendamento já feito pela direcção do caminho de ferro e concedeu-lhe a construcção de um ramal que ligava o terreno, que era um deposito de madeiras, com a linha principal.

Fez com esta concessão um verdadeiro serviço, porque augmentou a receita da linha ferrea e a da alfandega e porque evitou as justificadas queixas do Transvaal.

O arrendamento d'aquella area por 19 annos não tinha perigos.

Pois bem: gritou-se contra o sr. Eça; vociferou-se contra a concessão e o sr. commissario regio, Mousinho, sacrificou-o, a despeito dos valiosos serviços prestados na administração d'aquella districto, que governou com a maior probidade e competencia.

Parece que o sr. Mousinho desadorava concessões, e nomeadamente as concessões a inglezes.

Puro engano. Viu-se depois que não queria concessões pequenas e a curto praso. Ia ás concessões heroicas.

O terreno arrendado pelo sr. Eça era no kilometro

2.º, portanto distante do porto. Errou o sr. Eça. O generoso Portugal quando concede terrenos á Inglaterra ou lhe dá Bombaim, se as coisas se passam entre pessoas reaes, ou lhes arrenda terrenos na *bahia* d'um porto apetezido.

O arrendamento feito pelo sr. Eça era de 19 annos; outra pieguice, arredondou-se para 60 annos.

De mais a mais, o terreno em questão era cousa réles, terreno bravo e pantanoso.

Lá o ser bravo não fazia mal. O nosso fraco é justamente gostar de cousas bravas: touros e terrenos com pretos e tudo.

O ser pantanoso já explica que devamos com dar elle em Pantana.

Além d'isso o terreno era no fundo da bahia, o que parece não prestar por estar sujeito ás marés, e arrendou-se pela bella somma de 516\$000 réis annuaes, que muito nos vae ajudar na crise financeira.

Foi até um excellente negocio. Portanto o que havia a fazer? Substituir a réles concessão Eça pela concessão Mousinho, e assim se fez.

Diz-se agora que a concessão não pode subsistir sem a approvação das côrtes.

Pois se o proprio poder executivo está inhibido de conceder um simples privilegio de exclusivo, pôde um delegado d'esse poder executivo ter umas faculdades superiores, como mandatario, ás dos mandantes?

Se o poder não deriva de el-rei, como monarcha constitucional, o commissario regio era apenas commissario do governo, tendo de obedecer ás leis do estado.

E' o que por ahi se sustenta, e, se assim fôr, parece que se concedeu o que não podia ter sido concedido, o que invalida a concessão.

Mas o facto é que a concessão seguiu o formulario dos contractos legais. Sómente faltava ao primeiro outorgante a faculdade de outorgar.

E' como se o governador geral da India arrendasse o porto de Mormugão a qualquer pessoa nacional, estrangeira e até mesmo india.

Quando se faz um contracto particular procura-se sempre vêr os titulos de propriedade e as faculdades que ha para contractar.

O sr. Lingham não quiz pensar n'isso e bastou-lhe que uma auctoridade se prestasse a negociar, para abstrahir por completo da resolução do seu governo.

Não fez bem. Fiou-se de mais na protecção efficaz do seu governo.

Todos commettem erros.

Nós também os temos á nossa conta. Errámos não definindo bem claramente as attribuições dos commissarios regios. Errámos em julgar que um militar glorioso tem de ser fatalmente um administrador emerito. Errámos, por, ventura, em levantar esta questão que pode resvalar para o caminho das indimnisações gordas.

NOTAS DE VIAGEM

III

Falta de um guia do viajante. — Digressão a Entre-os-Rios. — Os banhos, o hotel e o local. — O que faz um bom influente — Diligencia a Sobrado de Paiva.

Quem pretender viajar no nosso paiz fóra dos pontos directamente servidos pelas linhas ferreas e quer previamente fazer o seu itinerario, tem que queimar as pestanas a ler volumosos livros, entre os quaes os 12 volumes do «Portugal Antigo e Moderno» do sr. Pinho Leal.

E se desistir d'esse improbo trabalho, tem que ir ás

cegas por essas terras fóra, perguntando aqui se ha meios de transporte, allí se o ponto de destino tem interesse; indagando acolá se ha hotel e, se ha mais do que um, qual é o mais confortavel.

Em qualquer hotel do estrangeiro—e até mesmo em alguns de Lisboa—encontra-se sobre a mesa guias que nos convidam a viajar nos Alpes, na Escossia, na Italia, na Dinamarca, em toda a parte onde a natureza ou a mão do homem reuniu um attractivo e o industrial culinario construiu um hotel.

O publico lê esses guias, encanta-se pelas descrições que elles fazem e lá vae gosar *de visu* o que lhe chamou a attenção no livro.

Ora procurem aqui ou lá fóra um guia de Portugal e verão se o encontram.

Apenas os que sabem inglez acharão um *Bedaeker* de Hespanha e Portugal que consagra algumas, poucas, paginas ao nosso paiz, dando resumidissimos esclarecimentos sobre elle, como de coisa que pouco vale; os que lêem francez teem o *Guide Joanne* que na sua nova edição d'este anno reduziu a descripção do nosso paiz de 80 paginas largas, de 56 linhas, apenas a umas pobres 50 paginas estreitas de 50 linhas!

Menos de metade!

E declara muito sabiamente que basta um dia para ver Lisboa e outro para o Porto—e disse!

Em portuguez não ha um guia unico; pontos interessantissimos, localidades onde um passeio é uma delicia, são completamente ignoradas porque não ha, fóra d'ellas, o menor annuncio da sua existencia, da maneira de as visitar ou de alli passar um dia.

Porque annunciar—santo Deus—é coisa que ninguem faz. Os hospedes, os viajantes teem obrigação de conhecer a casa. Ha 10 quartos que estão quasi sempre cheios, com o A que vem comprar azeitona, o B. caixeiro viajante, que vem vender fitas, e o amigo do prior que vem tratar de eleições, e negociar portanto em votos.

Bem hajam os raros que annunciam. Santas pessoas que nos convidam a dar um delicioso passeio, como faz o nosso collega Baltar, do *Primeiro de Janeiro*, que diariamente faz reclamo ao seu estabelecimento de banhos de Entre-os-Rios.

Foi um d'esses annuncios que me levou a visitar essa estação d'aguas.

O comboio do Douro leva-nos do Porto a Cete em hora e meia. Chegando á estação toma-se logar na diligencia que emprega hora e meia no caminho d'aquelles 13 kilometros e não nos moe os ossos porque o carro é commodo, de boas molas e tirado por bom gado. Custa a passagem 300 réis.

O caminho é agradabilissimo, como se se atravessasse um jardim, ladeada a estrada de arvoredo a que se entrelaçam, á moda do Minho, as videiras; por vezes coberta por altos ramos de sobreiros formando tunneis.

E que bellas estradas, macadamizadas, bem conservadas, lisas como um pavimento de sala.

N'este particular ainda temos novos louvores a entoar ao activo influente local, o nosso velho confrade a que acima me refiro, ao qual aquelles sitios devem relevantissimos serviços.

E' a sua influencia que tem conseguido a abertura de estradas, o que tem valorizado a propriedade n'aquelles sitios, a ponto d'ella se vender hoje pelo quintuplo de ha poucos annos.

Foi o sr. Baltar tambem que adquiriu a chamada Quinta da Torre e suas aguas thermaes, e constituiu, com pessoas de sua familia, a empresa exploradora, construindo um hotel bom, ao lado do velho pardieiro que existia, um estabelecimento de banhos em que já

este anno havia parte das installações para applicação de todos os serviços de hydroterapia, e que estará acabado para o anno proximo, construindo-se tambem um vasto parque para passeio e recreios diversos, e tornando-se aquella estação completa a todos os respeitos.

O hotel é pequeno, mas extremamente commodo, com sala de baile e jogos, aposentos e mobiliario tudo novo e serviço de cozinba esmerado a cargo do sr. Francisco Vasques, antigo proprietario do hotel Universal, do Porto.

Está situado n'um aprazivel local, rodeado de frondoso arvoredo. Passa-se alli perfeitamente.

A dois kilometros do hotel, descendo sempre, é a povoação de Entre-os-Rios, situada junto da cunfluencia do Tamega com o Douro, n'uma posição pittoresca a que dá complemento a bella ponte sobre o Douro.

Verdade, verdade o nome não lhe está proprio. *Em frente dos rios*, ou *Junto aos rios* é que devia ser, porque não é entre os dois rios mas em face d'elles que a povoação está.

Um delicioso passeio póde fazer-se descendo a pé do hotel á povoação, e depois de percorrer esta que é muito interessante pela sua antiguidade e posição junto dos rios, tomar ali o carro da carreira que por 150 réis nos leva a Sobrado de Paiva, povoação a 7 kilometros, do outro lado do rio.

A empresa das diligencias tem as suas cocheiras em Entre-os-Rios, construcção nova onde o seu proprietario, o sr. Custodio Pinto Lopes, tem introduzido todos os melhoramentos.

O carro vae subindo as montanhas vagarosamente, permittindo ao visitante gosar os mais pittorescos pontos de vista sobre o Douro e sobre as povoações vizinhas, sentindo-se como elevado n'um ascensor da Suissa.

O ar é puro, finissimo, vivificador; a agua leve e de excellente qualidade; a vida do campo rodeia-nos, a natureza encanta-nos.

Sente-se que o nosso organismo se envolve n'uma nuvem de saude que nos vem das azas d'aquella atmosphera que nos bafeja.

Sobrado de Paiva é um logar pequeno mas aceado—nada tem que ver como povoação, mas os arredores são agradabilissimos. E d'alli em deante, quanto interessante não será a viagem.

Mas eu não fui, e poucos irão porque não ha guia que nos aconselhe, que nos instigue, que nos faça viajar.

S. PEDRO DA COVA

Movem-se todas as influencias para a construcção de uma linha que ligue esta povoação á cidade do Porto, servindo o rico concelho de Gondomar.

Uma commissão de representantes da camara municipal d'este concelho, da qual faziam parte os srs. Manuel Ribeiro de Almeida e David Correia da Silva, presidente da camara e administrador do concelho de Gondomar, dr. José Antonio Moreira dos Santos e Silverio Carneiro da Silva, procurou o sr. governador civil do Porto, presidente da camara e direcções da Associação Commercial, Centro Commercial, Associação Industrial Portuense, União dos Industriaes do Norte e Associação de Classe dos Industriaes de Tecidos de Algodão, e todos não só prometteram o seu concurso, como as suas instancias junto do governo para a realisacção de tão util melhoramento.

O sr. Pina Callado cumpriu religiosamente a sua promessa, vindo a Lisboa conferenciar com o sr. mi-

nistro das obras publicas que está, como se sabe, muito bem impressionado a este respeito.

Na exposição da commissão demonstra-se que a linha pedida tem um grande alcance industrial, não só por ligar directa e facilmente o Porto com importantes povoações, ricas em manufacturas e productos naturaes como por baratear o transporte da anthracite para as industrias portuenses, e até para a economia domestica, applicando-a aos fogões de cozinha.

Um carro com 500 kilos d'este mineral custa hoje 17400 réis de transporte, sendo vendido por 37600 réis. Pelo caminho de ferro custará menos de metade.

A linha terá que ir a Jovim e o traçado que se indica na mensagem como mais vantajoso é por Carregaes, Quintella, Souto, Touta, Mó, Passal de Baixo e de Cima e Ervedosa.

Parece, pois, que o projectado caminho de ferro tem verdadeiras condições para ser uma boa linha.

PESSOAL DO MINHO E DOURO

Deixou a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro o sr. engenheiro Justino Teixeira, considerado funcionario que, ha vinte annos, dava o seu talento e a sua actividade á administração d'aquellas linhas.

Passou a occupar um lugar no conselho superior de obras publicas e minas, como o seu antigo collega, o sr. general Trigueiros.

Embora reconheçamos que a sua transferencia tem o character d'uma promoção, não podemos deixar de dizer que sentimos a sahida d'aquelle caminho de ferro de um dos nossos mais competentes engenheiros, que tem verdadeira auctoridade na materia.

Na construcção e exploração das linhas do Minho e Douro deixou um nome honrado, que vinculou de melhoramentos importantes para a cidade do Porto. E' a eile que se devem os estudos e a construcção da estação central, linha urbana e ramal da Alfandega.

Desprezou collocações em empresas particulares, mais remuneradas, pelo amor que votou áquellas linhas, que acompanhou desde o principio e deixa agora, mas a que certamente no seu novo lugar continuará a prestar toda a attenção e cuidado.

Não fará falta talvez, porque formou escola, creando auxiliares efficazes que podem seguil-o na sua administração em que haveria talvez alguns ligeiros erros, mas não houve nunca a mais leve macula.

O engenheiro nomeado para substituir o sr. Justino Teixeira foi o sr. Povoas que tem feito uma carreira distincta como engenheiro chefe da via n'aquellas linhas e as conhece a fundo, sendo por todos estimado.

O sr. engenheiro José de Mattos Cid, adjunto da direcção, foi transferido para director das obras publicas de Vizeu; e o sr. engenheiro Basilio de Sousa Pinto nomeado chefe da divisão de serviço de via e obras.

O sr. Luiz Albuquerque Orey foi nomeado interinamente chefe dos serviços de tracção e officinas, accumulando este serviço com o que desempenha no Sul e Sueste.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 30 de novembro de 1898.

O sr. Espregueira anda a descobrir varias ratoeiras que prendiam os rendimentos publicos. Já deu com uma, a dos vales ul-

tramarinos, e é natural que encontre mais, se tiver quem lhe esclareça a pista.

Não podemos deixar de applaudir o habil ministro, pois entendemos que ser ministro da fazenda não é só conceber planos de empréstimos destinados a sossobrar, mas fazer administração.

*

Tambem o sr. ministro das obras publicas parece inclinado a reduzir as despesas com as rendas das casas pagas pelo Estado. Ha muito a fazer n'este ponto, a começar nas rendas das escolas agricolas.

Nos edificios a cargo dos proprios nacionaes pôde alojar-se muita secretaria e muita repartição, mesmo sem recorrer ao systema engenhoso das prateleiras graciosamente alvitado por um espirituoso collega.

E, se não chegarem os edificios na posse do Estado, onde, com algumas reparações, podiam accomodar, sem luxo, as repartições publicas, não seria util a construcção d'um edificio destinado a este fim, sem sumptuosidades architectonicas, sem riquezas decorativas e sem opulencias de mobiliario verdadeiramente des-toantes nas estações officiaes d'um paiz pobre?

Pagam renda as administrações de concelho, as repartições de fazenda, os quartéis e estações de policia e guarda municipal, as escolas... Todos os serviços publicos.

Era de boa administração obrigar as camaras municipaes a fornecer algumas casas; p r exemplo, estações telegraphicas e postaes, etc.

Era de boa administração tambem aproveitar em Lisboa, na construcção de edificios uteis, o dinheiro que se gasta a encaixotar e raspar o mosteiro de S. Vicente, a igreja da Sé e tantas outras.

Ora ahi estava uma coisa que se fazia mesmo sem commissões...

*

A Gazeta de Francfort diz: «Ha aqui a opinião de que as 68.000 libras esterlinas pagas por conta á *Junta do Credito Publico* pelo governo portuguez, para o coupon de janeiro, provém, pelo menos em parte, d'uma operação referente ás 72.000 obrigações de que tantas vezes se tem falado.

«Julga-se que, quando as obrigações estavam em baixa, o governo tinha sido obrigado a augmentar o penhor com um deposito de fundos externos. Em virtude da alta recente, o governo pôde retirar estas obrigações, vendendo-as em Londres.»

*

A situação da praça do Porto melhorou. Era certo e não nos damos por videntes em o termos previsto.

Se as exportações este anno augmentaram consideravelmente, aquella praça era crédora de quantias sommas dos seus correspondentes, especialmente no Brazil.

Com o cambio a melhorar, saltava aos olhos que os camb'iaes deviam estar em caminho. Foi o que succedeu, e os 200 contos, que se dizia (este se tem muitas ramificações) não chegariam para uma semana, vão sobrando de um mez.

Falhou mais uma manobra dos instigadores do alargamento da papelada, graças a termos na pasta da Fazenda um homem teimoso, mas intelligente. Bem dita teimosia!

*

Tambem o sr. governador civil telegraphou dizendo que não ha alli falta de milho e portanto inutil é transportal-o de graça.

Graças damos porque não haja falta de *milho* no Porto, o que desfaz as negras côres do quadro que se pintava.

*

Os cambios tiveram oscillações para baixa, durante a quinzena, em resultado da compra de papel para pagamentos do fim do anno, mas vão retomando já a cotação de meio do mez, e mais rapidamente iriam se a divisa Rio-Londres não tivesse peiorado um pouco em resultado da forte sahida de cambias do Rio para a Europa.

*

O preço dos titulos, tanto do Estado como dos estabelecimentos bancarios, sustentou-se, havendo boa procura.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	36 $\frac{1}{4}$	36	Desconto no Ban-	
» cheque...	35 $\frac{13}{16}$	35 $\frac{13}{16}$	co de Portugal	5 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$
Paris 90 d/v.....	780	785	No mercado....	6 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$
» cheque.....	790	793	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	322	324	res	115
» cheque.....	326	330	Cambio Brazil...	8 $\frac{3}{8}$
Francfort 90 d/v...	322 $\frac{1}{2}$	324 $\frac{1}{2}$	Premio libra....	2 $\frac{3}{4}$ 300 e
» cheque...	326 $\frac{1}{2}$	330 $\frac{1}{2}$		2 $\frac{3}{4}$ 350.
» cheque....	960	990		

Cotações de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas Bolsas portuguezas e estrangeiras

NOVEMBRO

BOLSAS	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	-
Lisboa: Inscript. de assent. .	-	31.05	31	31	31.05	31.10	31.10	31.05	-	31.05	31.03	31	31.05	-
» coupon.	30.86	30.76	30.73	30.85	30.87	30.90	30.90	30.89	30.90	30.89	30.90	30.89	30.90	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	-	15.500	15.500	15.500	15.450	-	15.450	15.400	-	15.400	15.500	15.500	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	36.900	-	-	-	-	-	36.600	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37.000	-	37.000	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	-	-	-	-	42.000	42.000	-	42.000	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	-	41.600	-	41.800	-	41.800	42.000	-	41.800	41.800	41.800	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	123.000	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	121.000	121.000	121.000	121.000	121.000	121.000	121.000	-	-	121.800	121.800	122.500	121.500	-
» » Commercial....	-	-	119.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino..	-	-	-	101.600	-	-	-	-	-	101.300	-	-	101.400	-
» » Lisboa & Açores	-	-	118.000	-	118.500	118.000	-	-	-	-	-	-	118.400	-
» Tabacos coupon....	-	83.700	83.500	83.700	-	84.000	-	-	83.800	84.000	-	-	-	-
» Comp ^a Real.....	-	-	-	-	11.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	91.900	94.500	94.500	-	94.500	94.500	-	-	94.400	94.500	95.000	-	95.000	-
» » 5 0/0.....	92.500	92.500	-	92.500	92.500	92.500	92.500	92.500	-	92.600	92.700	-	93.000	-
» C. Real 3 0/0 1.º grau	-	71.700	71.000	71.000	71.000	71.000	71.100	71.300	-	71.500	71.500	71.500	71.400	-
» » 3 0/0 2.º grau.	16.900	-	-	16.800	-	16.950	17.000	17.000	17.000	-	17.050	17.000	17.200	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	-	-	75.300	-	-	-	75.100	75.000	74.000	73.500	-	75.500	75.700	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	22.80	22.80	22.65	23.05	23	23	23	23.30	23.25	23.30	23.25	23.05	-	-
Accções Comp. Real.....	-	-	-	-	46	-	-	46	46	-	46	47	-	-
» Madrid Cáceres....	16.50	16.50	16.50	-	16.50	-	16.25	-	-	-	-	-	-	-
» Norte Hespanha..	82	81	84.50	86	88	88	85	85.75	84.50	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza...	154.75	153	164	171	169	170	167	168	164	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	115	114	125	125	-	123	115	120	122	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	268	268	267	268	269	268.75	269	268	269	268.75	269	269	-	-
» » 2.º grau	65.50	64.50	65	65	65	65	64	65.50	-	65.75	65	66	-	-
» » antigas.	-	-	135	-	-	-	135	-	-	-	-	-	-	-
» C. Beira Alta.....	65.25	65	63	63	64	65	64	65.25	65.25	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres....	-	-	56.50	57	-	58	58	58	57	58	-	58	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp)...	221.50	221.74	224	226	228	229	228	227.50	224	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez....	23.75	22.87	22.87	22.75	22.87	22.87	22.87	23	23	23	23	23	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	56.25	-	-
Amsterdã: Atravez A rica...	55	55.62	55	55.37	56.06	56.25	54.50	52.50	52	51.62	-	53.18	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	58.50	-	56.50	-	54	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1898			1897			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome- tri as	Kil.	T. taes	Kilome- tricas	1898	1897	1898	1897
COMPANHIA REAL	de a		Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
	5 11 Nov.	693	62:257.000	89.836	693	59:465.195	85.808	3.196:399.000	2.955:068.913	241:331.087	-
	12 18 »	»	64:228.000	92.681	»	59:465.195	85.808	3.260:627.000	3.014:534.108	246:092.892	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
»	5 11 Nov.	380	8:709.000	22.918	380	8:582.805	22.586	389:114.000	373:621.087	15:493.01	-
	12 18 »	»	9:009.000	23.707	»	8:582.805	22.586	398:123.000	382:203.892	15:919.108	-
Sul e Sueste...	15 21 Out.	475	16:874.470	35.525	475	20:062.200	42.236	774:009.924	691:383.240	82:626.684	-
	22 28 »	»	19:114.870	40.241	»	18:752.595	39.479	793:124.794	710:135.835	82:988.959	-
Minho e Douro.	- - -	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....	8 14 Out.	253	8:254.959	32.628	253	8:388.568	33.156	244:694.587	262:570.602	-	17:876.015
	15 21 »	»	5:862.102	23.17	»	7:032.569	27.797	250:556.689	269:603.171	-	19:046.482
	22 28 »	»	6:449.539	25.492	»	6:899.371	27.270	257:006.228	276:502.542	-	19:496.314
Nacional—(Mi- randella e Vi- zeu).....	1 7 Out.	105	1:613.976	15.371	105	1:700.547	16.195	52:629.699	55:343.244	-	2:713.545
	8 14 »	»	1:647.776	15.693	»	1:618.342	15.412	54:277.475	56:961.586	-	2:684.111
	15 21 »	»	1:568.023	14.933	»	1:92.868	14.217	55:845.498	58:454.454	-	2:608.956
Guimarães.....	15 21 Out.	34	1:573.225	46.271	34	1:562.925	45.968	67:749.774	67:710.198	39.576	-
	22 28 »	»	1:631.585	47.987	»	1:465.290	43.096	69:381.359	69:175.488	205.871	-
Norte de Hes- panha.....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	21 27 Out.	3672 Ps.	2.226.155	606	3672 Ps.	2.040.253	555	77.028.602	72.986.045	4.042.557	-
	28 3 Nov.	»	2.176.412	592	»	1.976.829	538	79.205.014	74.962.874	4.242.140	-
Madrid—Zara- goza—Alican- te.....	4 10 »	»	2.266.661	617	»	1.917.153	522	81.471.675	76.880.027	4.591.648	-
	29 4 Nov.	2927	1.446.866	494	2927	1.250.052	427	54.306.690	49.637.202	4.660.488	-
	5 11 »	»	1.504.106	513	»	1.199.797	409	55.810.797	50.837.000	4.973.797	-
Andaluzes.....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	8 14 Out.	1067	387.048	362	1067	344.986	323	15.002.734	12.125.699	2.877.035	-
	15 21 »	»	354.546	332	»	352.554	330	15.357.280	12.478.253	2.879.027	-
Zafra a Huelva.	22 28 »	»	393.737	396	»	320.845	300	15.751.017	12.799.098	2.951.919	-
	5 11 Nov.	180	30.286	168	180	32.413	180	1.500.616	1.491.631	9.014	-
	12 18 »	»	37.850	210	»	33.918	188	1.538.496	1.525.550	12.946	-

LINHAS TRASMONTANAS

N'uma série d'artigos, que teem sido publicados no *Commercio do Porto*, sobre a provincia de Traz-os-Montes, indica-se como necessaria n'aquella provincia a construcção de tres linhas principaes e de varios ramaes de ligação de umas a outras, nos seguintes termos:

As tres linhas principaes são de Foz-Tua a Bragança, de Pocinho ao concelho de Miranda e da Regoa a Chaves.

Da primeira está construido apenas o troço até Mirandella; mas deixal-o ficar alli corresponde a interceptar a grande corrente de productos que podem affluir de uma parte importantissima da provincia de Traz-os-Montes. O caminho de ferro seguiria pelo valle de Sabor, tendo a extensão de 38 kilometros.

A segunda linha iria de Pocinho á fronteira de Zamora, servindo interesses valiosissimos: a 1.^a secção, de 25 kilometros, a mais custosa, tem garantido o movimento que lhe dará Moncorvo, que fica a 14 kilometros de Pocinho, encontrando nos 14 kilometros seguintes uma tão grande abundancia de minerio de ferro que, na opinião de homens technicos, *daria para o estabelecimento de um caminho de ferro ainda mais caro*; a 2.^a secção será muito economica; servirá a producção de grande numero de povoações que se acham entre Douro e Sabor, como Lagoaça e Mogadouro, Sendim, Sanhoane e muitas outras. «A circumstancia mais importante — escreveu o engenheiro a que acima alludimos — que dá assim valor a este caminho é a sua entrada na provincia hespanhola de Zamora, communicando-a quasi toda, pela linha mais curta, com o Porto, que lhe fica sendo o porto mais proximo e com o qual fará o seu commercio maritimo.» Esse caminho de ferro poderia um dia ser continuado para o caminho de ferro da Beira Alta, entroncando em Villa Franca das Naves e ligando proximo de Mogadouro com a linha de Mirandella a Bragança, no valle de Porca.

A terceira das linhas principaes, da Regoa ao Seixo (Chaves), teria traçado obrigatorio por Villa Real a Villa Pouca; ao mesmo tempo que prestaria serviços sem conta á economia de Traz-os-Montes, teria garantido uma notavel receita. Esse relatorio diz assim: «O movimento longitudinal não faltará a sustentar a linha que se estabelecer, sobretudo na secção mais visinha do Douro.»

As linhas transversaes, que teem de completar o systema de viação interna da provincia, são, entre outras, o ramal de Mirandella a Vinhaes e o ramal de Mirandella a Valpassos e Chaves.

EXPOSIÇÃO DE 1900

Vimos com agrado que o governo resolveu tomar uma parte activa na organização dos trabalhos da exposição portugueza em Paris.

Eram estes os nossos desejos aqui manifestados.

A escolha do delegado ou inspector geral recahiu no sr. conselheiro Ressano Garcia, illustre professor e ex-ministro da fazenda.

Tambem esta nomeação nos agrada extremamente. S. ex.^a, que é um engenheiro distincto, que fez os seus estudos em Paris e conhece de perto aquelle meio, que allia a um fino espirito muita illustração e uma extraordinaria actividade, reúne um conjuncto de circumstancias que o tornam competentissimo para tão melindrosa missão. Nem lhe falta a côr de cardeal que devia ter para um lugar de tamanha representação.

Com o impulso do nobre inspector geral, estamos certos, que se resgata o tempo perdido e que ainda poderemos ir ao grande certamen de 1900 sem fazermos um papel ridiculo aos olhos da Europa culta.

Além do inspector geral foram já nomeados dois commissarios technicos para a organização da exposição agricola e colonial, e para a industrial e commercial, que entram como vogaes natos nas commissões de Lisboa e Porto a que já aqui nos referimos.

A exposição, na parte relativa a minas, é naturalmente incluída na secção industrial.

Deu-se o grande passo.

Tudo agora depende da orientação do illustre in-

spector, do zelo das commissões e da comprehensão que os proprios interessados, as classes productoras, tiverem do papel das modernas exposições.

Fazemos os mais sinceros votos pelo bom exito da empresa e aqui nos constituimos auxiliar para todos os nossos assignantes que desejem quaesquer esclarecimentos ou trabalhos perante as commissões officiaes relativas ao assumpto.

Quem trabalhar pelo successo da exposição portugueza, trabalha patrioticamente em beneficio da nação.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Estatistica dos trabalhos da repartição de viação da Camara Municipal nos annos de 1893 a 1896, por Augusto Cesar dos Santos, chefe da repartição — Recebemos este in-folio de 200 paginas e examinamol-o com todo o interesse que nos merecem as estatisticas, mas, d'esta vez, verificamos, com pesar, que tinhamos na nossa frente o resultado de um longo trabalho, sim, bem feito e provando a competencia do seu auctor e o seu amor pela estatistica; mas, hão de permittir-nos que o consideremos inutil para dar á publicidade... a não ser para dar lucros á typographia.

Realmente, o que se imprime é para dar conhecimento ao publico, e parece-nos que este terá muito pouco interesse em saber que na Avenida foram apeados 8 vãos de janellas, no predio da travessa das Vacas, ou que se repararam dois bancos em qualquer jardim publico.

A estatistica em questão é, pois, certamente muito valiosa — se está exacta e rigorosa, como parece — para que na direcção superior do serviço, na camara municipal, se apreciem os trabalhos d'aquella importante repartição, mas só para isso; cá fóra entendemos que gereram as machinas inutilmente a imprimil-a e o gasto que isso representou mais bem empregado seria em tanta obra indispensavel que a camara não faz.

Além d'isso apparece-nos com atraso de mais de um anno, o que ainda mais inutil a torna.

Agradecemos a offerta que consideramos sempre feita, de qualquer livro, para sobre elle darmos a nossa opinião imparcial.

Mapa de las comunicaciones postales y telegráficas de la República Argentina, por D. Pedro Lopez, inspector. — Por ordem do director dos correios d'aquella paiz sr. dr. D. C. Carles foi feito este primoroso trabalho, de que pelo mesmo senhor nos foi offerecido, com um amavel bilhete de cumprimentos, um exemplar em tela.

E' um bello mappa do paiz argentino, a côres, indicando de uma forma clara todas as communicações telegraphicas, telephonicas e postaes, terrestres e maritimas, caminhos de ferro, estradas, etc.

Refere-se ao presente anno, o que lhe augmenta a utilidade.

Apresenta tambem as communicações internacionaes com os paizes vizinhos, completando o mappa com o de toda a costa chilena, Uruguay, parte do Brazil, etc.

A execução lithographica é perfeitissima. O mappa mede 2^m,70 de alto por 1^m,75 de largo.

Os nossos agradecimentos ao illustre director dos correios argentinos a sua gentileza para com o nosso director.

Almanach Auxiliar. — O sr. Manuel Caetano da Silva, dono da typographia Auxiliar, de Coimbra, remetteu-nos, como de costume, o seu almanach que vae já no 3.^o anno e é uma especialidade no seu genero, pre-

enchendo o duplo fim de servir de agenda e de ser proprio para trazer no bolso.

O seu preço é de 100 réis.

A typographia Auxiliar tem editados e á venda também dois guias do viajante, sendo um de Coimbra e outro de Lisboa, dos quaes vamos fazer aquisição, porque nos interessa tudo que se publica n'este genero. E pena é que tão pouco se publique.

Le Musée Social—Les lauréats du travail agricole.—Colmann Lévy, editor, Paris.—Recebemos este folheto que nos dá conhecimento de uma boa instituição franceza, e de um homem tão bom como a instituição. Esta é o Museu Social, do qual um dos fins é conceder rendas vitalicias aos veteranos do trabalho industrial e agrícola; aquelle é o conde de Chambrun, tão devotado á beneficencia bem empregada, que reparte a sua fortuna com os velhos retirados do trabalho e fundou aquelles premios que são garantia da velhice dos honrados trabalhadores.

No concurso d'este anno, feito entre todos os syndicatos agricolas da França, 35 velhos de 67 a 99 annos receberam titulos de renda vitalicia, 45 outros receberam medalha de prata, e 63, medalhas de cobre.

A brochura publica o relatório do sr. Georges Maurin sobre o assumpto, aliás muito interessante para os agricultores de todo o mundo.

Agradecemos o exemplar.

Le Reveil Agricole—N.º 294 do 6.º anno.—Foi-nos enviado este numero do acreditado jornal de Marselha, certamente para que lessemos o primoroso artigo de Mr. Claude Brun, um dos congressistas que vieram a Lisboa, a respeito do nosso paiz.

Intitula-se *À travers le Portugal* e descreve alguns dos nossos edificios publicos, dizendo maravilhas dos nossos jardins, entre os quaes classifica o da escola Polytechnica como «quasi sem rival na Europa.»

O nosso agradecimento por tão favoravel critica de um estrangeiro intelligente, que nos enche de orgulho, mais do que por possuirmos tão bellos jardins... por termos tido o prazer da visita de tão estimavel collega como mr. Brun.

LINHAS PORTUGUEZAS

Ambaca.—Por telegramma recebido no ministerio da marinha, e expedido pelo sr. governador da provincia de Angola, sabe-se ter sido aberta á exploração, no dia 19, a secção d'esta linha até o kilometro 343; e que até os primeiros dias de dezembro deve começar a exploração de mais 10 kilometros.

A ultima estação hoje aberta é Dallantando, e a que vae abrir será Camoma.

Mormugão.—Continuava, á data das ultimas noticias, a baixa das receitas d'aquella linha, esperando-se o resultado do accordo, afinal realizado, com a companhia ingleza para pôr fim a este mal.

O rendimento, durante a semana finda em 22 de outubro, foi de 2.559 rupias, tendo sido em igual periodo do anno anterior 5.114. Durante as 16 semanas decorridas, o rendimento foi de 36.974 rupias, contra 44.868, no mesmo periodo do anno passado. Houve, portanto, uma diminuição de 7.894 rupias; mais de 17 por cento, advertindo que em 1897 já houve diminuição sobre o anno anterior.

Na ilha de S. Miguel.—A commissão nomeada pela junta geral do districto de Ponta Delgada e presidida pelo sr. Aristides da Motta, para estudar o anteprojecto da linha ferrea á Ribeira Grande, já apresentou o seu parecer, que está sendo discutido.

A linha terá um ramal para as Furnas, e a extensão total de 58,5 kilometros.

A commissão conclue pela concessão da linha a uma empresa, que terá a seu cargo a construcção e a exploração por 99 annos, nas mesmas condições em que foi concedida a linha de Vizeu á Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, garantindo a junta geral 5 % do capital empregado na construcção, computando-se para este effeito o minimo das despesas de exploração em 700.000 réis por kilometro.

O encargo maximo annual seria assim 63:750.000 réis, mas se as receitas, como calcula a commissão, ascenderem a 79 contos por anno, aquelle encargo fica reduzido a 25 contos, depois de deduzidas as despesas de exploração.

Mais apeadeiros.—O conselho superior de obras publicas, na sua sessão de quinta feira ultima, occupou-se da recepção definitiva do apeadeiro de Caledo, na linha do Douro, e do projecto do Covas, na mesma linha.

Benguella a Catumbella.—O sr. ministro da marinha tem-se occupado ultimamente d'este caminho de ferro, sob o ponto de vista dos interesses que respeitam ao Estado n'aquella provincia.

Ampliações de estações.—Foi approvedo o projecto de ampliação do edificio da estação de Affife, no caminho de ferro do Minho, e auctorizada a construcção da referida ampliação.

—Foi mandado proceder ao projecto de ampliação da estação de Goudarem, na mesma linha.

—A nova sala para despacho de recovagens, na estação do Terreiro do Paço, abriu ao publico no dia 21.

Porto de Vianna.—Foi determinado ao sr. director das obras publicas de Vianna do Castello que elabore o projecto de ligação da respectiva estação de mercadorias do caminho de ferro com a doca do porto d'aquella cidade, pelas ruas de Santa Luzia e das Noivas, ligando-as entre si ou por onde fôr mais economico e util.

Porto a Gaia.—Foi assignado um alvará transferindo para a firma commercial Biel, Moraes & C.ª a concessão feita primitivamente a José Leão e João Cesar Pinto Guimarães para o estabelecimento de um caminho de ferro americano, com tracção animal, entre a nova avenida da ponte D. Luiz I e a estação de Gaya, e que, por alvará de 12 de março de 1896, já havia sido transferida aos srs. Menezes Russel e João Baptista de Carvalho.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi apresentado ao ministro de Fomento um projecto de via ferrea electrica subterranea em Madrid, da Porta do Sol á Praça de Touros, com estações em Cibeles, Colon; e da Praça de Touros a Vicalvaro a ligar com a via ferrea do Meio-Dia, sendo este ultimo troço ao ar livre.

O comprimento do subterraneo é de 2.500 metros.

Foi approveda a concessão do tremvia a vapor da Glorieta de Santo Antonio da Florida ao Real Sitio del Pardo, ao requerente D. Pio Augustin Carrasco.

Não houve outros licitantes no concurso.

Allemanha

A rede ferro-viaria local allemã vae ter na proxima primavera mais 16 kilometros em duas linhas: 6 na *Czerne-Drackel e Dorstfeld-Marlei* e 10 na *Dortmund-Fredenbaum*.

Italia

A sociedade das vias ferreas da Sardenha vae construir o troço de *Iglesias a Monteponi*, com a bitola normal.

Esta linha serve uma região mineira importante e tem sómente 5 302 metros.

Japão

Começou em 1859 a construção das linhas ferreas n'este imperio.

As primeiras foram as de Tokio-Yokohama e Kobe-Osaka.

Seguiu-se Osaka-Kioto

Em 1878 prolongou-se Kioto a Otsu, em 1879 construiu-se a dr Tsuruga.

De 1884 o desenvolvimento da construção acelerou-se.

Em 1888 estava prompta a linha Takasaki-Nuetsu com 176 kilometros; a de Yokohama-Simonoseki com 413 kilometros.

Em 1897 a rede do estado tinha 1.010 kilometros e mais 380 kilm. que não tinham sido ainda entregues á exploração.

Em linhas particulares ha 19 concessões que perfazem 837 kilometros, e 38 concessões provisórias para 2.315 kilometros.

O trafego augmenta incessantemente.

A via é de 1^m,067.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho d'Administração

E Parecer do Conselho Fiscal

Apresentados á assembléa geral de 11 de novembro
de 1898

(CONTINUAÇÃO)

Senhores accionistas:

Contava o conselho de administração poder, á data d'este relatório, annunciar-vos a conclusão da linha ferrea; infelizmente, vieram casos de força maior inutilisar todos os esforços e destruir calculos, que pareciam infalliveis.

Em abril do corrente anno chuvas torrencias, como de eguaes não ha memoria, fazendo sahir os rios do seu leito e transformando-os em correntes caudalosas, produziram estragos, cuja reparação trouxe, além dos prejuizos a esta inherentes, os da difficuldade de exploração e, finalmente, o atrazo nos trabalhos e adiamento da época da sua conclusão.

Para fazerdes uma idéa do trabalho que houve e ainda ha a executar em Africa, dar-vos-hemos a relação dos estragos causados pelas chuvas e inundações, que é a seguinte:

Avarias havidas na linha durante o mez de Abril de 1898

1.^a secção—kilometro 41—alagado todo o kilometro, altura sobre os carris 1^m,50; kil. 44—alagados 600 metros, idem 1^m,50.

2.^a—kil. 54—alagado todo o kilometro, idem 3^m,00; kil. 55—alagados 500 metros, idem 3^m,00; kil. 59—alagado todo o kilometro, idem 3^m,00; kil. 65—alagados 500 metros, idem 3^m,00; kil. 69—alagados 500 metros, idem 3^m,00.

4.^a—kil. 159,900—arrombados 10 metros, altura 1^m,80.

5.^a—kil. 186,400—arrombados 400 metros, altura media 2^m,00; kil. 187,840—arrombados 360 metros, idem 1^m,50; kil. 190,200—arrombados 940 metros, idem 1^m,20; kil. 194—arrombados 180 metros, idem 2^m,40; kil. 196 050—levados pelas aguas os encontros da ponte metallica de 10 metros de vão, construida em maio de 1892—arrombados 240 metros, idem 5 metros; kil. 201,30—destruido o aqueducto capeado de 1 metro \times 0^m,80 de vão, construido em maio de 1892—arrombado 15 metros, idem 4^m,50; kil. 205,100—destruida a ponte metallica de 4 metros de vão, construida em maio de 1892—arrombados 20 metros, idem 4 metros; kil. 209,300—arrombados 900 metros, idem 1 metro; kil. 210,400—levados pelas aguas 2 tubos de 0^m,80 construidos em maio de 1892—arrombados 300 metros, idem 1^m,50; kil. 211,160—destruido o aqueducto de 1 metro \times 0^m,80 de vão, construido em maio de 1892—arrombados 30 metros, idem 2^m,50; kil. 212,640—destruido o aqueducto de duas boccas de 1 metro \times 0^m,80 de vão, construido em maio de 1892—arrombados 25 metros, idem 3 metros; kil. 213,240—destruido o aqueducto de duas boccas, de 1 metro por 0^m,80 de vão, construido em maio de 1892—arrombados 25 metros, idem 4^m,50; kil. 213,880—arrombados 30 metros de abobadado do muro d'ala e pé directo do encontro lado de Loanda, construido em maio de 1892, altura média 5 metros; kil. 216,040—destruido o pontão metallico de 4 metros, construido em maio de 1892—arrombados 20 metros, idem 2^m,50; kil. 219,300 alagado até o kilometro 220,300, altura sobre os carris 1^m,90; kil. 221,400—alagado até o kilometro 223, idem 3^m,50; kil. 222,580—destruido o aqueducto capeado de 1 metro \times 0^m,80 de vão, construido em

dezembro de 1892; kil. 224—deteriorada a linha pela agua até o kilometro 227.

6.^a—kil. 228—alagado até o kilometro 228,600, altura sobre os carris 0^m,70 e altura d'agua na plataforma da estação de Oeiras 0^m,66, dentro 0^m,35; kil. 228,660—linha avariada até o kilometro 231; kil. 231,350—aterro até o kilometro 231,440, lado do rio, lambido pela agua; kil. 231,710—cahido o encontro do lado de Loanda da ponte de Missué de 15 metros de vão, construida em setembro de 1891; kil. 232,040—cahidos os pilares 1 e 2 e avariado o encontro lado de Loanda da ponte do Luinha de 90 metros de vão, construida em junho de 1893; kil. 273,800—desabamento de 150^m3 de trincheira.

7.^a—kil. 290,500—desabamento sobre a linha d'uma pedra de 140^m3; kil. 303,030—lambidos 20 metros das terras, lado do rio, altura d'agua 2^m,50.

Por este quadro, senhores, podeis avaliar da importancia d'este terrivel incidente.

O estrago mais consideravel foi o da ponte do Luinha: arvores colossaes, arrastadas por uma corrente que attingiu a 18 kilometros por hora, vinham bater com o ariete contra os pégões da ponte e, enredando-se n'elles, formavam redomoinhos medonhos, acabando por fazer tombar os dois primeiros do lado de Loanda.

Que o defeito não foi da construção, prova-o terem esses pégões cahido quasi inteiros, como verdadeiros monolithos.

Tendo exposto os motivos que a atrazaram, fallaremos agora da

Construção

Como vos indicamos no relatório anterior, abrangem os trabalhos em andamento a parte mais difficil, mais delicada e mais morosa de toda a linha, e julgamos que melhor do que quanto pudessemos dizer, fallará a seguinte relação de obras de arte existentes entre o kilometro 308, já aberto á exploração, e o terminus da linha, a saber:

Obras de arte (fora viaductos) entre o kilometro 308 e o fim da linha, kilometro 383,440

Tubos de ferro de 0 ^m ,40 de diametro	6	
» » 0 ^m ,60 »	13	
» » 0 ^m ,80 »	1	20
<hr/>		
Aqueductos abertos de 0 ^m ,60 de luz.	5	
» » 0 ^m ,80 »	25	
» » 2 boccas de 0 ^m ,80 de luz	1	
» abobadados de 0 ^m ,80 de luz	15	
» abertos de 1 ^m ,0 de luz.	23	
» abobadados de 1 ^m ,0 de luz.	18	
» » 1 ^m ,50 de luz.	1	88
<hr/>		
Pontões abobadados de 2 ^m ,0 de luz.	1	
» metallicos de 2 ^m ,0 »	9	
» » 3 ^m ,0 »	5	
» » 4 ^m ,0 »	2	
» » 5 ^m ,0 »	2	19
<hr/>		
Ponte metallica de 10 ^m ,0 no Quissafe.	1	
Pontes metallicas de 15 ^m ,0 nos rios Casungollo, Capaca e Caumeje	3	
Ponte de 20 ^m ,0, de taboleiro superior, no rio Moembeje	1	
Pontes de 20 ^m ,0, de taboleiro inferior, nos rios Carniga, Camoma, Mucar e Quango	4	
Ponte de 25 ^m ,0 no rio Pamba.	1	10
		<hr/>
		137

Estações

309,800 — Prototypo (Baba desaparece).
320,500 — Dallatando.
338,400 — Camoma }
354,200 — Ambaca } Provisorias.
364,300 — Lucalla }
Casas de guarda definitivas 4, entre os kilometros 308 e 320.

Avultam entre essas obras de arte dez viaductos metallicos, comprehendidos entre os kilometros 309 e 316.

O mappa seguinte mostra os elementos constitutivos de cada viaducto e as condições de perfil e planta da linha que sobre elles assenta.

Alturas totaes dos pilares	Extensão total efectiva dos tramos	Extensão total dos viaductos comprehendidos os encontros.
66m,80	117m,60	127m,26
17m,60	50m,40	59m,66
57m,30	117m,60	127m,26
40m,20	84m,00	93m,46
117m,10	134m,40	144m,16
44m,20	84m,00	93m,46
57m,50	100m,80	110m,36
22m,40	67m,20	76m,56
30m,90	67m,20	76m,56
48m,70	84m,00	93m,46
502m,70	907m,20	1.002m,20

Altura dos pilares

Pilares de 1 andar	4m,80
» 2 »	8m,80
» 3 »	13m,30
» 4 »	17m,80
» 5 »	22m,80

sas de banhos, pateos, laboratorios e em geral pavimentos de locais onde se queira resistencia, impermeabilidade, immuniidade no ataque pelos acidos.

Em Genebra applicou-se em calçada, reconhecendo-se que o aspecto da rua fica melhor, que é duradoiro o revestimento e não se torna escorregadio com o uso.

Nice vae experimentar tambem este novo material.

Para o fabrico d'esta pedra artificial servem todos os pedaços de vidro.

Em França ha 4 officinas que se occupam d'este fabrico, em Lyon, Bousquet d'Orb, Pont-Saint-Esprit e Creil.

E' natural que, pelo menos como ladrilhos ornamentaes, se vulgarizem estas applicações, como se vão vulgarizando os excellentes e formosos ladrilhos ceramicos, productos da industria artistica moderna.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Annulção da tarifa especial M. L. n.º 3 p. v.

Desde 22 de novembro de 1898 fica annullada a tarifa internacional provisoria M. L. n.º 3, de pequena velocidade, em vigor desde 1 de janeiro de 1897 para o transporte de aqua-raz, terebinthina, alcatrão, breu e resinas de La Bañeza, Zamora, Salamanca e Madrid para Lisboa e Porto.

Lisboa, 21 de novembro de 1898.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de aços diversos

No dia 21 de dezembro proximo, pela 1 hora da tarde, na estação de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aços diversos.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue de Château-Lun

Lisboa, 21 de novembro de 1898.

Estes 7 kilometros custaram 604:633\$138 réis ou em média 86:376\$162 réis cada um, conforme o mappa adeante publicado.

Apesar de todas estas difficuldades e das que a mais trouxeram as inundações, com tanto afan se tem trabalhado, que esperamos ter a linha prompta antes do fim do anno.

(Continúa).

NOTAS VARIAS

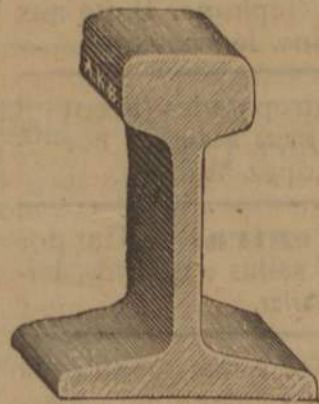
Calçadas de vidro.—Comprimindo fragmentos de vidro levados pelo calor ao estado pastoso, obtem-se um material que perde o aspecto do vidro ordinario, modifica-se o seu limite de dureza, de fusibilidade, de resistencia ao choque, e converte-se em corpo novo—a pedra vitrea.

Esta pedra, conhecida desde 1727, tem hoje applicações industriaes que tendem a generalizar-se.

Servem para revestimentos de construcções imitando os marmores e granitos, e constituindo mosaicos.

Servem para ladrilhos, pavimentos dos passeios, ca-

ARTHUR KOPPEL



BERLIN N W 7, succursaes em Londres, Paris, Nova-York, Bruxellas etc.

Constructor de CAMINHOS DE FERRO

de via normal e reduzida para povoações, fazendas agricolas, minas e industrias

Os representantes para Portugal e Colonias

Gustavo Aengencyndt, BERLIN C. Bruederstrasse, 7

Theodor Wege, LISBOA, Rua dos Sapateiros, 79

Fornecem-se catalogos e orçamentos a quem os pedir

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS
MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—José F. Canha.—Rua d'El Rei, 43-45.

Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal, 84. (Correspondan-
ce en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Lisboa.—Casa Portuguesa de Manuel da Silva, papelaria e ty-
pographia. Rua Larga de S. Roque, 139 e 141. Telephone 220.
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Paris.—Ad. Seghers.—Rue de la Victoire, 56.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 16, 18.
Porto.—João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua do Mousi-
nho da Silveira, 134.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.
Valencia d'Alcantara.—Justo M. Estellez—Agente inter-
nacional de aduanas y transportes.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

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

LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sissetti.

LISBOA **Hotel Durand.**—Rua das Flores, 71—1.ª cla-s—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

LISBOA **Hotel Americano.**—P. de S. Paulo, n.º 3—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

CASCAES **Hotel Central.**—De 1.º ordem—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand comfortable—On parle toutes les langues.

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. 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 100 pessoas. Preços razoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

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

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Cozinha esmerada e farta. Prop. Vicente C. de Paramos.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Comida boa, farta e bem feita.—Proprietario, Antonio Souza Gallinha.

LEIRIA **Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro.**—Praça 8 de Maio. Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio. Casa de banhos, preços modicos. Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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.**—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas sallas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diários.

PORTO **Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.ª ordem.—Prop. Adriano & François.

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.

GRANADA **Hotel Victoria.**—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

GIBRALTAR **Hotel Metropole e Nuevo Hotel Español.**—Situado á entrada da cidade.—Cozinha excellente. Bons quartos com vista de mar. Casa de jantar a mais luxuosa da cidade. Preços modicos.—Proprietario, Lorenzo Sacarello.

CARTAGENA **Grand Hotel de Roma.**—No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excelente cozinha—Hospedagem completa desde 5 pesetas—Proprietario, Teófilo Garcia.

GUIMARÃES **Hotel do Toural.**—Bello tratamento, por 1\$000 a 1\$500 réis diários. Serviço avulso, almoço 400, jantar 600 réis.

NAZARETH **Grande Hotel Club.** Reabriu no dia 1 de agosto fornecendo aos seus hospedes as melhores commodidades, com economia de preços, os quaes serão em agosto e outubro de 1\$000 a 1\$200 réis, e em setembro desde 1\$200 réis. Na succursal do Grande Hotel Club desde 800 réis. Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado, de 1 de agosto a 31 de outubro. Preços: ida ou volta, 200 réis, ida e volta no mesmo dia, 300 réis. Por especial favor na loja nova do Ill.º Sr. Manuel Marques d'Oliveira, Caldas da Rainha, faz-se ajuste de trens e vendem-se bilhetes para as carreiras de Cella ou Vallado á Nazareth, garantindo-se os logares a quem comprar os bilhetes na vespera. Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Proprietario Antonio de Souza Romão.

REGOA **Grande Hotel da Regoa.**—Rua dos Camillos, proximo da estação do caminho de ferro. Todas as commodidades para hospedagem; bons e limpos aposentos, optimo serviço de mesa, casa de banho etc. Preços 900, 1\$000 e 1\$200 réis. Pedidos antecipados ao gerente Romão Marinho.

SANTIAGO (Galliza) **Hotel Restaurante e Café Oriental.**—Casa recommendavel pelo asseio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accomodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª.

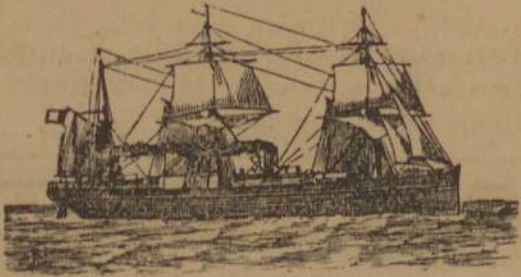
SALAMANCA **Gran Hotel, Café e Restaurant de las Cuatro Estaciones,** dirigido pelos fundadores e proprietarios Ansedé & C.ª—Estabelecimento, construido ad hoc no ponto mais central da cidade, montado á altura dos primeiros do seu genero. Mobilia nova e luxuosa. Cozinha excelente e serviço esmerado. Luz electrica e telephone. Salão de leitura. Bibliotheca. Sala de visitas com piano. Omnibus á chegada dos comboios e trens de luxo.—Calle Doctor Riesco (antes Toro) 18 a 24

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe.**—Proprietarios Ricca Hermanos. Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminação electrica—luxuosos pateos—asla de jantar para 200 pessoas—banhos.

ROYAL MAIL

TEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A mais antiga da carreira do Brazil

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos-Ayres

O paquete **Magdalena**, sahirá a 13 de dezembro

As accomodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'esses paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

AGENTES

Em Lisboa: — JAMES RAWES & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o

No Porto: — W. G. TAIT & C.^a — Rua dos Ingleses, 23, 1.^o

FABRICA DE

H. Schaleck, Successores

Calçada do Cascão

→ LISBOA

Premiado em todas as exposições

DEPOSITOS

Lisboa: Rua da Magdalena, 17, 1.^o

Porto: Rua da Fabrica, 25

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colehetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em todas as cores e tamanhos.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios, em 1 de dezembro de 1898

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Cascaes	Cascaes	C. Sodré
Part.	Chej.	Part.	Chej.
6 15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7 30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8 50 m.
9-10 m.	9 47 m.	8-25 m.	9-2 m.
9-15 m.	10 20 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10 32 m.
10-45 t.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12 15 t.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5 50 t.
6 10 t.	6 47 t.	5-25 t.	6-2 t.
6-15 t.	7 20 t.	6 15 t.	7-20 t.
7 40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7 45 n.	8 50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-25 n.	1-2 n.	11 25 n.	12-2 n.
12-30 n.	1-35 n.	12-15 n.	1-20 n.

Os que partem aos 10,25 e aos 40 m. do Caes Sodré e aos 25 e 55 de Cascaes são directos.

O que parte ás 6,35 m. de Cascaes é directo d'Algés a Caes Sodré.

C. Sodré Algés	Algés C. Sodré
5-45 m.	6-10 m.
6-35 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.
8-5 m.	8-25 m.
8-45 m.	9-10 m.
9-35 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.
11-5 m.	11-25 m.
11-15 m.	12-10 t.
12-35 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.
2-5 t.	2-25 t.
2-45 t.	3-10 t.
3-35 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.
5-5 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.
6-35 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.
8-45 n.	9-10 n.
10-15 n.	10-40 n.
—	11-0 n.
—	11-25 n.

a) directos — b) pela linha do Oeste — (c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-Campanhã — e) só aos sabados — f) excepto aos sabados — g) ás 3.^{as} e 6.^{as} feiras — h) ás 2.^{as} e 6.^{as} feiras — i) só no dia 23 de cada mez — j) aos domingos e dias santos — k) ás 3.^{as}, 5.^{as} e domingos.

Lisboa Cintra	Cintra Lisboa
Part.	Chej.
6-25 m.	7-38 m.
7-55 m.	9-2 m.
9-30 m.	10-35 m.
11-30 m.	12-37 m.
1-0 t.	2-7 t.
2-10 t.	3-17 t.
4-30 t.	5-10 t.
4-35 t.	5-36 t.
6-0 t.	7-8 n.
7-40 t.	8-40 n.
9-5 n.	10-12 n.
10-10 n.	11-17 n.
12-40 n.	1-47 n.

Lisboa R. Cacem	Cacem Lisboa R.
7-15 t.	8-7 n.
8-52 m.	9-44 m.

Lisboa Sacavem	Sacavem Lisboa
6-45 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-29 m.
8-45 m.	9-29 m.
9-45 m.	10-29 m.
12-0 t.	12-44 t.
2-0 t.	2-44 t.
7-5 t.	7-49 t.
8 56 n.	9-39 n.
10-0 n.	10-45 n.

Lisboa Povoa	Povoa Lisboa
12-45 t.	1-43 t.
3-15 t.	4 13 t.
4-45 t.	5-43 t.
—	—
—	—

Lisboa V. Franca	V. Franca Lisboa
540 t.	6 59 t.
12-30 n.	1-55 n.

Lisboa Porto	Porto Lisboa
7-0 m.	9-15 n.
8-30 m.	10 50 n.
10-30 m.	10 50 n.
9-30 n.	7-34 m.
10 30 n.	11-6 m.

Lisboa V. Alcant.	V. Alcant. Lisboa
10-30 m.	6 0 t.
8-20 n.	6 50 m.

Lisboa Badajoz	Badajoz Lisboa
10 30 m.	8 20 n.
8-20 t.	7-10 m.

Lisboa Figueira	Figueira Lisboa
7-0 m.	2-32 t.
—	—

Lisboa Alfarellos	Alfarellos Lisboa
7-15 t.	5 35 m.
—	—

Caldas Alfarellos	Alfarellos Caldas
Part.	Chej.
2-0 t.	8 10 n.
5-55 m.	11-55 m.

Alcant. M. Bemf.	Bemf. Alcant. M.
6-0 m.	6-32 m.
6-45 t.	7-15 n.
9-35 m.	10-0 m.
11-35 n.	12-5 n.

Lisboa Santarem	Santarem Lisboa
6-30 m.	8 53 m.
10 50 m.	12 56 t.
10-30 m.	1-20 t.
12-52 t.	3-32 t.

Lisboa Entrono.	Entrono. Lisboa
1-30 t.	5-7 t.
4 40 t.	8 13 n.
5-20 m.	6-0 t.
9-0 m.	9 40 n.

Alfarellos Porto	Porto Alfarellos
2-55 t.	9-15 n.
7-48 m.	2-18 t.

Aveiro Porto	Porto Aveiro
3 25 m.	6-0 m.
—	—
4-5 t.	6-22 t.
11 20 n.	1 25 n.

Entrono. Guarda	Guarda Entrono.
2-55 m.	11-7 m.
12-30 t.	11-35 n.
4-20 t.	12-2 n.

Lisboa Pampilhosa	Pampilhosa Lisboa
6 30 t.	11-22 n.
5-10 m.	10-10 m.

Coimbra Figueira	Figueira Coimbra
6-50 m.	8 37 m.
5-0 t.	6-47 t.
—	—
9-23 n.	10-59 n.

Ovar Porto	Porto Ovar
5-15 m.	6-34 m.
12 40 t.	1-59 t.
6-25 t.	7-4 t.
9-43 m.	5 55 t.
11-16 m.	6-51 t.
7-25 t.	—

Espinho Porto	Porto Espinho
8-0 m.	8 58 m.
9-0 m.	9-59 m.
4-5 t.	5-4 t.
10-0 n.	11-0 n.
6-45 m.	7-34 m.
7-25 m.	8-14 m.
11-50 m.	12-49 t.
8-20 n.	9-19 n.

SUL E SUESTE

Lisboa Setubal	Setubal Lisboa
7 45 m.	9 23 m.
9-0 m.	11-10 m.
3 15 t.	4-0 t.
4-30 t.	6-3 t.

Lisboa Faro	Faro Lisboa
9-0 m.	9 15 n.
4-30 t.	7 15 m.
5-0 m.	5 45 t.
4-50 t.	6-5 m.

Lisboa Extremoz	Extremoz Lisboa
9-0 m.	4-35 t.
4-30 t.	11 45 n.
12-15 n.	6-5 m.

Lisboa Pias	Pias Lisboa
9-0 m.	5-10 t.
9-0 m.	4-50 t.

—	—	Setubal P. Novo
—	—	10-0 m.
—	—	10-22 m.

Casa Branca Evora	Evora Casa Branca
4-0 m.	4-50 m.
3-30 t.	4-22 t.
5-15 m.	6-0 m.
7-30 t.	8-20 n.

C. Branca Amoreiras	Amoreiras C. Branca
6-15 m.	1-0 t.
1-30 t.	1-30 t.
8-48 n.	—

Aibufeira Faro	Faro Aibufeira
7-45 m.	9-30 m.
6-0 m.	7-34 m.

Tunes Faro	Faro Tunes
5-0 t.	7-0 t.
2-0 t.	3-40 t.

BEIRA ALTA

Figueira Pamp.	Pamp. Figueira
5-35 m.	7-5 m.
4-40 t.	6-15 t.
8-20 m.	10-5 m.
7-5 t.	8-35 t.

Pamp. V. Formoso	V. Formoso Pamp.
8-25 m.	4-12 t.
11-28 n.	5-12 m.
10-5 m.	6-0 t.
11-40 n.	5-0 m.

Pamp. Mangualde	Mangualde Pamp.
7-10 t.	10-40 n.
4-0 m.	7-2 m.

Mangualde Guarda	Guarda Mangualde
11 10 n.	2 20 m.
12-40 n.	3-45 m.

MINHO E DOURO

Porto Braga	Braga Porto
4-45 m.	7-50 m.
6 35 m.	8-40 m.
8-0 m.	10-50 m.
10 55 m.	1 20 m.
5-15 t.	8-25 n.
9-15 n.	11-15 n.

Porto Valença	Valença Porto
8-0 m.	1 30 t.
10-55 m.	3 25 t.
5-15 t.	11 25 n.
2 30 n.	8-15 m.
9 45 m.	2 25 t.
1-50 t.	7-20 t.

Porto Vianna	Vianna Porto
4-45 m.	10-0 m.
5-15 t.	10-30 n.

Vianna Valença	Valença Vianna
7-0 m.	9-15 m.
6-0 t.	8-10 n.

Nine Braga	Braga Nine
5-25 t.	6-0 t.
9-0 m.	9-35 m.

Porto Barca d'Alva	Barca d'Alva Porto
7-23 m.	3 15 t.
10 40 m.	6 45 t.

Porto Regoa	Regoa Porto
4-20 m.	10 55 m.
4-0 t.	8-3 n.
5-0 m.	9-20 m.

Regoa Barca d'Alva	Barca d'Alva Regoa
6-0 m.	11-10 m.
4-0 t.	8 45 n.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 15 de Dezembro, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto R. Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, e Mormugão (Gôa), vap. all. **König**. Sahirá a 2 de dezembro.
Agentes, E. George.—R. da Prata, 8.



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vap. all. **General**. Sahirá a 16 de dezembro.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos vap. all. **Arensburg**. Sahirá a 5 de dezembro.
Agente, João P. A. Ferreira.—Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Pe-lotas**. Sahirá a 21 de dezembro.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos (via Madeira), vap. port. **Rei de Portugal**. Sahirá a 13 de dezembro.
Mala Real Portuguesa.—Praça do Municipio.



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Rio**. Sahirá a 7 de dezembro.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a 7 de dezembro.
Agentes, H. Burnay & C.^a—Rua dos Fanqueiros, n.^o 10.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Mathieu**. Sahirá a 14 de dezembro.
Agente, H. Burnay & C.^a—Rua dos Fanqueiros, n.^o 10.



Bordeaux, vapor franc. **Brésil**. Sahirá a 7 de dezembro.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. fr. **Portugal**. Sahirá a 5 de dezembro.
Sociedade Torlades. Agente das Messageries Maritimes.—Rua Aurea, 32, 1.^o



Havre e Anvers, vap. fr. **St. Jean**. Sahirá a 6 de dezembro.
Agente, H. Burnay & C.^a—R. dos Fanqueiros, n.^o 10.



Liverpool vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a 7 de dezembro.
Agente, João P. A. Ferreira.—Rua dos Bacalhoeiros, 135 1.^o



Lourenço Marques e Beira, com escala pela Madeira, portos do Cabo da Boa Esperança e Natal, vap. ing. **Arab**. Sahirá a 10 de dezembro.
Agentes, James Rawes & C.^a—R. El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabiuda, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Porto Alexandre e Bahia dos Tigres, vap. port. **S. Thomé**. Sahirá a 6 de dezembro.
Empresa Nacional de Navegação.—R. da Prata, 8, 1.^o



Paranaguá, São Francisco e Rio Grande do Sul, vap. all. **Paranaguá**. Sahirá a 6 de dezembro.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Pernambuco Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. inglez **Magdalena**. Sahirá a 13 de dezembro.
Agentes, James Rawes & C.^a—Rua El-rei, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Cor-doba**. Sahirá a 20 de dezembro.
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Colonia**. Sahirá a 4 de dezembro.
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Paraguassu**. Sahirá a 14 de dezembro.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Corrientes**. Sahirá a 28 de dezembro.
Agente, E. George.—R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro, e Santos, vap. fr. **Corrientes**. Sahirá a 15 de dezembro.
Agente, Augusto Freire.—19, Praça do Municipio.



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores vap. port. **Açor**. Sahirá a 5 de dezembro.
Agente, G. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro e Pacifico, vap. inglez **Oropesa**. Sahirá a 7 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a—C. Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Orcana**. Sahirá a 6 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a—C. Sodré, 64, 1.^o