

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888
e 13 de Maio de 1900 do Ministerio das Obras Publicas

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

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

Composto e impresso na
Typ. do Commercio
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial M. L. N.º 2 para transporte de passageiros de 3.ª classe, da Companhia Real.

SUMMARIO

CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS, por O. S.
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....
PARTE OFFICIAL—Representação e decretos de 19 de outubro e 13 de novembro do Ministerio da Marinha e Ultramar.....
TARIFAS DE TRANSPORTE.....
A ESTAÇÃO DO CAES DE ORSAY (illustrado).....

Paginas

337

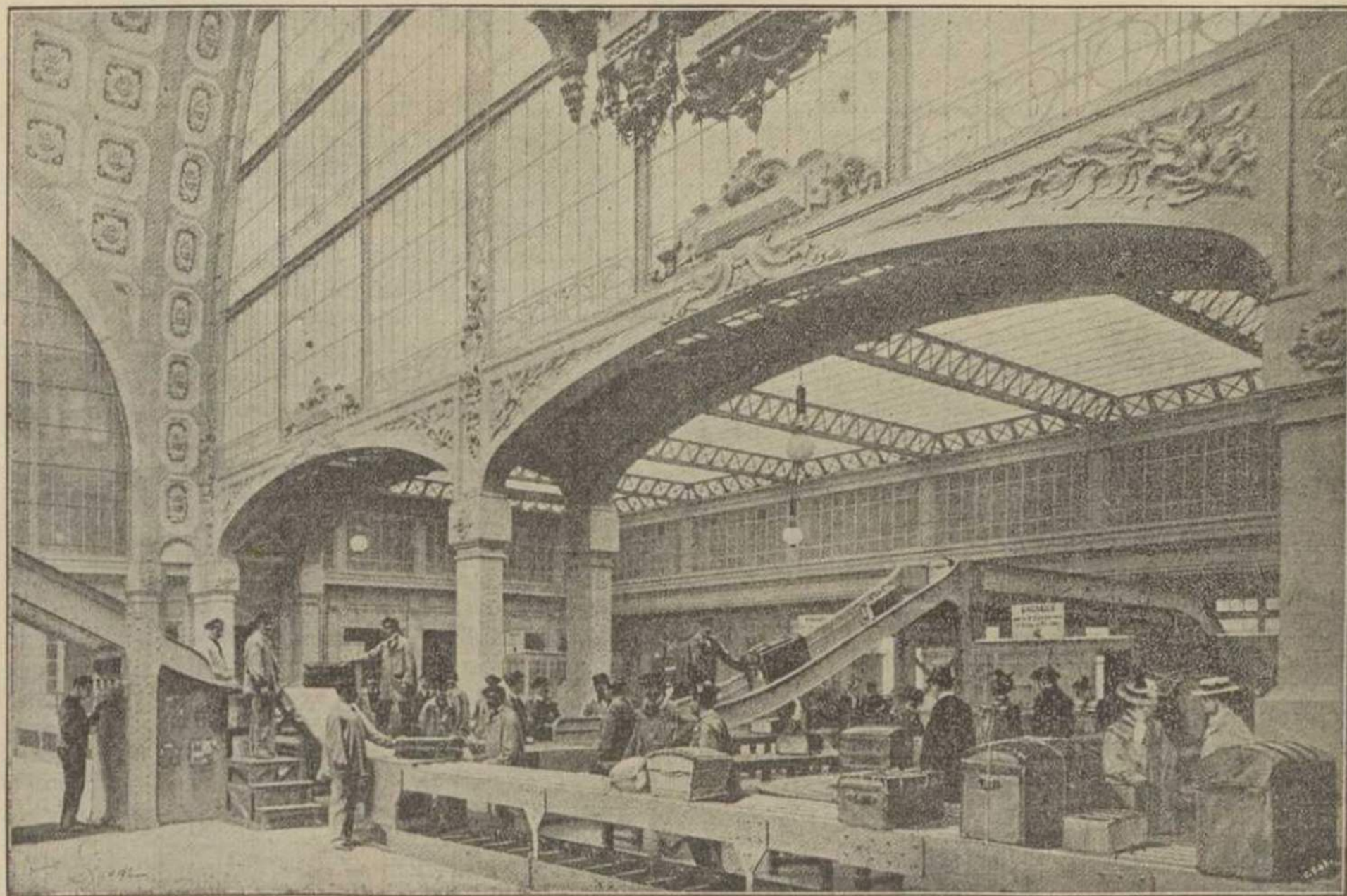
339

339

341

341

NOTAS DE VIAGEM—III—Tremvias electricos	342
O NOSSO DIRECTOR.....	348
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Revue de la Bourse de Paris—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	343 a 345
ASSEMBLEA GERAL DA COMPANHIA ATRAVÉZ D'AFRICA	346
ESTAÇÃO CENTRAL DO PORTO	346
A GRANDE FESTA DE LISBOA	346
VALENÇA—MONÇÃO—MELGAÇO	346
LINHAS PORTUGUEZAS—Linhas do Estado—Central do Porto—Tremvias de Gaia—Novo material—Benguella—Praia das Mações—Escola de praticantes	347
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Belgica	347
OBJECTOS ARTISTICOS PORTUGUEZES	348
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relatorio do Conselho de Administração (Continuação).....	348
ARREMAÇAÇÕES.....	349
AGENDA DO VIAJANTE.....	350
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1900.....	351
VAPORES A SAIR DO PORTO DELISBOA.....	35



Estação do Caes de Orsay (vide artigo pag. 341)

CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS

E' lei universalmente acceita, nas sciencias biologicas como nas sociaes, que a perfeição do trabalho funcional só pôde realizar-se pela divisão do trabalho dos órgãos. Se o mesmo instrumento não logra executar bem funcções differen-

tes, não pôde haver repartições publicas omniscientes que centralisem simultaneamente os serviços mais complexos, e informem com a mesma capacidade todos os assumptos que lhe canalise uma legislação antiquada, por diversos e heterogeneos que sejam.

As colonias não são hoje, por felicidade d'ellas e decoro da metropole, o que eram ha 50 annos.

As ultimas decadas introduziram nos adustos territorios africanos mais melhoramentos materiaes, mais beneficios da civilisação, do que os que lhe tinham in-

fluido as ligações de seculos, desde a epocha de navegação e conquista.

As suas necessidades actuaes demandam uma attenção especial dos nossos governos e a maior utilização dos seus vastos recursos, que são a nossa maior esperança e o mais proficuo amparo do trabalho nacional.

A transformação lenta mas segura e continua por que teem passado, graças á sua iniciativa, ao influxo que resulta dos progressos das colonias vizinhas, ou ao impulso do Estado, colloca-as em circumstancias que differem extremamente das que anteriormente se davam.

Força é que o machinismo das secretarias publicas que se lhes refere acompanhe a sua evolução, dividindo-se para se aperfeiçoar.

E' digno de applauso tudo quanto se faça n'este sentido, principalmente quando pela largueza de vistas da organização se não prejudiquem os sabios preceitos de uma prudente economia, tão imprescindivel nos tempos urgicos que vão correndo.

A 3.^a repartição do ministerio da marinha e ultramar abarcava todo um ministerio de obras publicas, commercio, industria e agricultura, relativo ao ultramar. Desde os correios aos portos de mar e vias ferreas, todos os assumptos que constituem a sciencia de engenharia de obras publicas, de minas, e da industria, a sciencia agronomica e outras, tudo estava sob a alçada d'aquella repartição — dictionario Larousse.

O sr. Eduardo Villaça, quando se tratou das famosas e morosas negociações relativas ao caminho de ferro de Benguella que infelizmente ainda é só uma risonha esperança longe da sua realisação pratica, entendeu que devia haver uma administração especial para essa linha, cuja construcção era feita pelo auxilio espontaneamente offerecido pelo activo e intelligente commercio da provincia de Angola, e creou por decreto de 9 de novembro a *junta administrativa* do caminho de ferro de Benguella, dando-lhe uma organização que lembrava a dos *caminhos de ferro do estado* na metropole, que foi das cousas uteis que nos deixou na legislação de obras publicas o ministerio transacto, tão fertil em decretos.

Contrastava com a luxuosa organização d'esta junta administrativa do caminho de ferro de Benguella a pobreza e a exiguidade da installação da secretaria no que respeitava aos demais caminhos de ferro ultramarinos, cuja extensão kilometrica é ja avultada, pois attinge 874 kilometros, representam um capital valioso, e teem uma enorme importancia politica.

Parecia que as razões que militavam para que o futuro caminho de ferro de Benguella tivesse uma junta administrativa especial, ficando, por assim dizer, de fóra da acção da 3.^a repartição da direcção do ultramar, se podiam igualmente invocar a respeito das linhas já em exploração com fortuna varia.

Mas decerto se tornava em demasia dispendioso proceder assim. O sr. ministro da marinha e ultramar preferiu por isso crear a direcção dos caminhos de ferro ultramarinos, commenttendo-lhe os serviços ferroviarios, não só da linha de Benguella, como de todas as outras, mas não lhe entregando assumptos que se não refiram á locomoção mechanica.

Assim alliviou a 3.^a repartição, cuja carga, embora grande ainda, poderá mais facilmente agora ser supportada por um funcionario zeloso e illustrado, e especializou um servtço que reclama actualmente a maior attenção e cuidado.

Foi uma medida digna de louvores, por onde se póde aquilatar a importancia que o actual ministro da marinha e ultramar dá ás linhas ferreas ultramarinas.

Não nos surprehendeu a resolução de s. ex.^a O menos

versado ou lido em cousas colonias sabe que hoje o instrumento mais effectivo, mais proficuo, mais pratico, mais prompto e mais efficaz para civilisar e dominar na Africa, é a via ferrea.

O aço que d'antes se batia para forjar as espadas dos conquistadores, tem de laminar-se agora para os carris das estradas.

As forças militares devastavam, dominavam e passavam. Cedo voltavam as cousas ao estado primitivo e cedo se requeria uma nova *lição* ao gentio que nos desrespeitava, esquecido já do castigo inflingido na ultima campanha. Os carris ficam. E não é um castigo que se lhes dá, mas um beneficio que se lhes concede.

Aonde chegarem os carris de linhas portuguezas, chega a influencia incontestada e chega o dominio dos portuguezes.

Não o contestam os indigenas, não o discutem as nações colonias limitrophes.

Só pelas linhas ferreas se asseguram hoje as arterias commerciaes. Só por ellas se póde sangrar o movimento commercial do sertão attrahindo ás costas maritimas os productos para a permuta.

Sem ellas fuge dos portos portuguezes o trafego das producções tropicaes, que outros mais reflectidos attrahem com prejuizo nosso.

Nação maritima, estivemos tempo de mais olhando para o mar, fixando-nos nas costas, como se tivéssemos medo da nostalgia do oceano e quizessemos ter sempre á vista os barcos que haviam de levar-nos de novo á patria.

Preferimos os paúes insalubres das praias ás terras altas dos contrafortes e planuras do interior. Esperámos nos portos que o indigena viesse espontaneamente com as suas cargas comprar-nos as nossas fazendas. Foi erro de muitos annos.

Hoje convencemo-nos de que é necessario procurar o indigena no interior para não correremos o risco de encontrarmos já lá os negociantes belgas, allemães e inglezes.

Temos de construir as linhas commerciaes, e de desenvolver normalmente ás costas as linhas ferreas de penetração.

O exemplo vem-nos de outras nações: inglezes, allemães, francezes, belgas, todos á porfia estão abraçando a Africa com linhas ferreas, como se quizessem cingir e apertar os seus dominios com carris de aço. Atraz dos exercitos ou juntamente com elles, marcha um exercito de engenheiros e operarios. O que os romanos faziam outrora nas suas soberbas e monumentaes estradas, temos nós de fazer com as vias ferreas.

Se a criação da direcção especial só por si não satisfaz a este ideal, facilita-o. D'ella póde sahir o pensamento de conjuncto, que dê harmonia e unidade de vistas nas rédes construídas ou a construir. Esta direcção póde pelos seus estudos e trabalho promover novas construcções.

Tem uma missão da maior importancia e um difficil papel a desempenhar. As suas funcções são *burocraticas* e technicas a um tempo. Póde exercer uma influencia salutar na nossa politica colonial e certamente, com os excellentes funcionarios que lhe destinaram, ha de desempenhar com elevação e patriotismo a sua missão.

Agradou-nos tambem a autonomia que o decreto de 19 de outubro deu a esta direcção. Sempre pensámos que a antiga direcção geral do ultramar tinha serviços a seu cargo que davam para a actividade de mais direcções.

Já não podemos applaudir a organização com que ficou a 3.^a repartição d'esta direcção geral, á qual se supprimiu, por mero prurido economico, um logar d'enge-

nheiro, apesar de ficar com estradas, obras hydraulicas, edificios publicos, agronomia, telegraphos, pharoes, minas, pedreiras, correios, industria, pesos e medidas, e estatistica.

Embora saibamos que póde haver funcionarios que não sejam formados em engenharia e tenham conhecimentos que os habilitem a tratar d'estes assumptos, como ha quem saiba do fôro sem ser formado em leis, julgamos mais proprio que os engenheiros tratem de assumptos que entram na esphera das suas habilitações officiaes, como os letrados tratam de assumptos de direito.

Mas isto, é um pequeno senão, que apenas mostra a necessidade d'uma modificação mais radical na organização da secretaria d'estado do ultramar, que não enferma só d'esse mal.

O. S.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool 11 de novembro de 1900

Occupa-se muito ainda a imprensa ingleza do comparação dos caminhos de ferro-inglezes e americanos. E' interessante notar, diz um dos nossos jornaes technicos, que não obstante ser o numero de milhas de via ferrea dos Estados Unidos $8\frac{1}{2}$ vezes maior que o do Reino Unido, o numero de passageiros transportados é muito menor, sendo o total no Reino Unido durante o anno passado de 1.106.691.991 contra 537.977.301 para os Estados Unidos. Sem embargo, no que diz respeito ao trafego de mercadorias, levam vantagem as linhas americanas pois no mesmo anno produziu o trafego alludido nos Estados Unidos o termo medio de quasi um dollar por tonelada de mercadorias contra dois chelings e meio n'este paiz. Mas se a prova da prosperidade d'um caminho de ferro consiste nos dividendos pagos aos seus proprietarios, então a America está em muito peiores condições do que o Reino Unido. O rendimento sobre as obrigações varia pouco, sendo no anno passado de 4,54 por cento, em 1896 de 4,49, em 1893 de 4,70 e em 1890 de 4,66, mas o rendimento médio sobre as acções ordinarias, que foi em 1893, de 2,39 baixou até 1,62 em 1896, e bem que na anno passado subisse até 2,37, foi isto devido a «prosperidade excepcional», ainda assim é pouca coisa comparado com o termo médio de 3,81 por cento pago no mesmo anno sobre o capital ordinario pelas companhias inglezas.

O capital nominal de todas as linhas americanas parece que era, em fins do anno passado, de 5.602.181.181 dollars e o real de 4.300.000.000, pouco mais ou menos, do qual é privilegiado no total de 1.200.000.000 dollars e ordinario 3.100.000.000, sendo d'este ultimo não mais de 1.200.000.000 o capital effectivamente pago, não só é improductiva uma grande parte do capital, mas a proporção das acções productivas de dividendos é muito menor do que em 1882. Em 1898 foi de 33,05 por cento do total, em comparação de 48,11 por cento dezeseis annos antes.

—E' possivel que, como resultado do recente congresso ferro-viario, se chegue a algum arranjo internacional com respeito ao exame de bagagens. Suggestiu-se já ha alguns mezes que se collocasse em Londres um official francez e em Paris um inglez para examinar antecipadamente a bagagem dos passageiros entre as duas

ciudades, mas evidentemente não mereceu isto approvação. No congresso dois administradores de caminhos de ferro, representando os dois lados do canal, commentaram as grandes sommas despendidas annualmente para accelerar o serviço, o qual é por conseguinte um dos melhores do mundo, não se podendo todavia obter todo o beneficio da acceleração enquanto os passageiros, ao chegar a um lado ou a outro, tiverem de sofrer demoras incommodas e enfadonhas.

Sem duvida os alfandegueiros trabalham muito diligentemente na verificação dos volumes, mas quando tinham de examinar uns centos de malas e bahus, como é frequente o caso, é inevitavel que se occupe muito tempo.

A opinião do congresso parecia favorecer o exame no ponto de partida, o que permittiria ao passageiro sahir da estação de chegada no momento de chegar a ella, mas a proposta d'um dos congressistas francezes de que tivesse logar o exame nos comboios em caminho teria a vantagem de economisar ainda mais o tempo.

Talvez fosse melhor solução do problema a combinação dos dois systemas, pois é certo que os passageiros não podem sempre apresentar-se nas estações com a antecipação que exigiria um exame geral, e serviria igualmente bem um exame no comboio ou no vapor.

Não se suppõe que haveria difficuldade de parte dos respectivos governos se houver unanimidade entre as companhias ferro-viarias interessadas.

*

N'uma das minhas cartas anteriores fiz referencia á experiencia interessante das companhias Metropolitan e District de Londres com um comboio electrico em South Kensington, experiencia que deu tão bons resultados que as companhias alludidas acabam de abrir concurso para a installação da electricidade em todo o trajecto. No futuro pois, quando tenha desaparecido a tracção a vapor sob essas milhas de tunneis, será possivel respirar no nosso subterraneo, e com o serviço melhorado em outro sentido que vae originar a introdução da electricidade como força motriz, é possivel que se inaugure um periodo de bom exito para as duas empresas. O annuncio a que me refiro fez parar a baixa nas acções das duas companhias, as quaes tem subido varios pontos nos ultimos dias. Esea alta, sem embargo, é attribuida tambem a um boato de que um syndicato poderoso americano tem entre mãos algum projecto importante com respeito a estas linhas.

W. N. CORNETT

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos negocios da Marinha e Ultramar
Direcção Geral do Ultramar

3.^a Repartição

Senhor. — Os caminhos de ferro, que nos paizes já adeantados em civilização, constituem um dos elementos mais efficazes para amiudar e alargar as relações entre os diferentes povos e para promover o progresso economico das regiões que atravessam, são, nos paizes coloniaes, não só o mais poderoso incentivo do seu desenvolvimento, mas ao mesmo tempo o mais poderoso auxiliar da administração e a mais segura garantia da consolidação do dominio.

Basta attentar no excepcional empenho com que as nações coloniaes se occupam actualmente, sobretudo no continente africano, em alargar a sua rede de caminhos de ferro e em conquistar, com esse successivo alargamento, mais segura preponderancia e

sobretudo mais vastos mercados aos productos das suas industrias, para que, pela nossa parte, cada vez prestemos tambem mais sollicita attenção a tudo quanto possa concorrer para que tão poderoso meio de acção civilisadora e politica produza, nas nossas possessões ultramarinas, os assignalados beneficios que d'elle se podem e devem colher.

Não tomamos dos ultimos, é certo, em iniciar nas nossas colonias a viação accelerada, nem a extensão actual dos differentes caminhos de ferro que ali possuímos accusa que tenhamos descurado, antes attendido tanto quanto o tem permittido os nossos recursos, e consentido as difficuldades financeiras com que temos luctado, tão importante meio de civilisação.

Possuindo já linhas ferreas, que abrangem uma extensão de 874 kilometros, temos em projecto outras de largo alcance economico, especialmente o caminho de ferro de Benguella á fronteira leste da provincia de Angola, via ferrea de penetração destinada a communicar com o littoral vastissimas e riquissimas regiões do interior do continente africano, que devem dar ao commercio de Benguella, já hoje excepcionalmente valioso, um desenvolvimento consideravel, tornando o seu porto um dos maiores emporios do commercio d'aquelle continente.

Se particularmente chamo a attenção para o caminho de ferro de Benguella á fronteira leste de Angola, é porque elle, pela sua consideravel extensão, pelas regiões que atravessa, e pelas provaveis ligações que virá a ter com as grandes linhas ferreas projectadas atravez da Africa, tem na realidade excepcional importancia. Mas não se póde esquecer que outras linhas ferreas, umas já estudadas, outras em projecto, outras ainda, cuja necessidade é facil de prever desde que se realizem os grandiosos projectos de linhas ferreas entre o norte e o sul, o oriente e o occidente do continente africano, requerem por igual, toda a nossa sollicitude.

E' preciso que o assumpto, pois que se refere á viação accelerada nas colonias, constitua objecto de não descontinuado estudo e não seja prejudicado pelo exame e cumulativa responsabilidade de questões relativas a outros assumptos de interesse colonial.

E' necessario que a estação official que se occupe de caminhos de ferro colonias se applique exclusivamente a esta ordem de negocios.

Não bastará estudar as questões de interesse immediato que se lhes apresentarem; é mister que, examinando cuidadosamente o que se projecta e se executa nos paizes que se avisinham das nossas colonias, estando ao facto successivamente do alcance e dos intuitos das providencias alli adoptadas, esteja sempre habilitada a propôr e a indicar o que parecer mais conforme aos nossos interesses, por fórma que não possamos ser surpreendidos com factos que nos contrariem e que a tempo poderíamos ter evitado, atalhando acertadamente as suas consequências.

Todos sabem que influencia póde ter no futuro de uma linha ferrea a directriz escolhida, a fixação das suas tarifas, quanto ella póde soffrer a concorrência de outras linhas ferreas ou vias de comunicação; e como, portanto, é indispensavel estar sempre ao facto do que se passa nos paizes vizinhos com que estamos em relações mais ou menos directas.

Bastará, entre os caminhos de ferro já em exploração, lembrar os caminhos de ferro de Mormugão á fronteira do territorio britânico e de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal.

Em qualquer d'elles será de funestas consequências que adoptemos quaesquer providencias, sem ter na maior conta o regimen estabelecido nos caminhos de ferro que com aquelles se ligam, e nos portos que pódem fazer concorrência aos que servem aquellas linhas ferreas.

As considerações que precedem e outras identicas que poderia apresentar se julgasse necessario examinar cada uma das linhas ferreas colonias, construidas ou em projecto, e ainda as que se antolham como sendo requeridas pelas necessidades commerciaes em futuro não remoto, persuadiram-me da necessidade de entregar a uma direcção especial da secretaria d'estado a meu cargo o exame e informação de todos os assumptos relativos á administração dos caminhos de ferro colonias.

Foi decerto o pensamento de concentrar em uma organização especial, que melhor se julgava adaptada para, com particular attenção, se applicar ao exame de todos os assumptos relativos ao caminho de ferro de Benguella, que determinou a organização da junta administrativa d'este caminho de ferro por decreto de 9 de novembro de 1899; mas, desde que, no meu entender, considerações d'igual ponderação nos devem levar a occupar-nos com especial cuidado e attenção dos demais caminhos de ferro, afigura-se-me mais conforme com os preceitos d'uma regular administração dar, pela fórma indicada, unidade e coherencia de acção aos serviços das vias ferreas colonias, reunindo-os todos sob a mesma direcção. Por este meio me parece que melhor se attende aos fins a que por aquelle decreto se visava, tanto mais que o caminho de ferro de Benguella á fronteira não póde isolar-se dos variados e multiplos interesses colonias que hoje estão ligados com essa vastissima rede de caminhos de ferro africanos que está projectada. E' indispensavel para que todos os assumptos d'esta ordem se subordinem ás regras mais convenientes, que a estação official que tiver de os estudar possa comprehender, no seu estudo e na indi-

cação das providencias mais convenientes, todas as ramificações d'essa importante rede projectada, e da qual estão para nós dependentes os mais importantes interesses.

Do que deixo exposto parece-me inferir-se a justificação do pensamento do decreto junto, instituindo no ministerio dos negocios da marinha e ultramar uma direcção de caminhos de ferro ultramarinos, á qual incumbam todos os assumptos relativos a estudos, construção, exploração, fiscalisação, estatística, pessoal, companhias e concessões.

Estes serviços pertencem actualmente á 3.^a repartição da direcção geral do ultramar, mas bastará lembrar os assumptos de que essa repartição tem de occupar-se para que se reconheça a grande conveniencia de entregar a uma estação especial assumptos de tão grande importancia actualmente, como são os que se referem aos caminhos de ferro colonias. Actualmente aquella repartição tem a seu cargo os seguintes assumptos:

1.^o Estudos, construção e conservação de estradas, pontes obras hydraulicas, incluindo o dessecamento de pantanos e irrigações; edificios publicos, agrimensura, agronomia e sylvicultura colonisação;

2.^o Caminhos de ferro, telegraphos, pharoes, minas, pedreiras estudos geologicos;

3.^o Correios ultramarinos, correspondencias e contas com os correios estrangeiros, industria fabril, pesos e medidas;

4.^o Estatística geral dos serviços do ultramar, sua coordenação e publicação, commercio, explorações scientificas, exposições colonias.

Esta simples enumeração de assumptos demonstra a difficuldade de poderem ser, ainda com a maior dedicação e zêlo, tratados com particular cuidado, como evidentemente requerem as questões relativas aos caminhos de ferro.

E a difficuldade será cada vez maior á proporção que, com o desenvolvimento das nossas provincias ultramarinas, que é evidente, cada uma das differentes ordens de negocios indicadas vá reclamando maior attenção e avolumando cada vez mais o expediente e o serviço.

A organização, portanto, de uma direcção dos caminhos de ferro ultramarinos terá a dupla vantagem de permittir prestar a este assumpto a cuidadosa e não descontinuada attenção que elle merece, e ao mesmo tempo deixará a 3.^a repartição da direcção geral do ultramar em condições mais favoraveis para melhor poder desempenhar as funções que lhe ficam a cargo, e em que, como se vê da enumeração acima feita, se comprehendem negocios de reconhecida importancia para o progresso das nossas possessões ultramarinas.

A supressão de um lugar de engenheiro n'esta repartição, que naturalmente era indicada como consequencia de passarem para a nova direcção os serviços importantes relativos aos caminhos de ferro, não contraria a affirmação que deixo feita.

A direcção dos caminhos de ferro ultramarinos fica desde já organizada com despesa inferior á que resultava da execução do decreto de 23 de junho do corrente anno, que organisava a junta administrativa do caminho de ferro de Benguella, havendo, portanto, diminuição de despesa, embora aquella direcção fiquem incumbidos, não apenas os serviços relativos a este caminho de ferro, mas os de todos os caminhos de ferro ultramarinos.

Escusado me parece justificar as differentes disposições do decreto junto, que são consequencia logica da execução do pensamento que deixo desenvolvido. Unicamente me referirei á isenção de direitos para o material destinado aos caminhos de ferro do estado, que me parece providencia plenamente justificada, desde que tudo aconselha a que seja principalmente o estado que construa e explore as mais importantes linhas ferreas colonias.

Em presença das considerações expostas confio que merecerá a approvação de Vossa Magestade o projecto de decreto junto.

Paço, em 18 de outubro de 1900. — Antonio Teixeira de Sousa.

Attendendo ao que me representou o ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros; e

Usando da faculdade concedida ao governo pelo § 1.^o do artigo 15.^o do acto addicional á carta constitucional da monarchia de 5 de julho de 1852:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.^o É instituida no ministerio dos negocios da marinha e ultramar uma direcção dos caminhos de ferro ultramarinos.

§ unico. Esta direcção terá a seu cargo todos os assumptos relativos a estudos, construção, exploração, fiscalisação, estatística, pessoal, companhias e concessões de caminhos de ferro e de quaesquer systemas de locomoção mechanica, das provincias ultramarinas.

Art. 2.^o O pessoal da direcção dos caminhos de ferro ultrama-

rios será classificado em dois grupos: pessoal permanente e pessoal eventual.

§ 1.º O pessoal permanente constará de um engenheiro director e dois engenheiros adjuntos, devendo um d'elles, pelo menos, ter conhecimentos especiaes de construcção e administração de caminhos de ferro. nos termos do artigo 1.º alinea b) do decreto de 9 de novembro de 1899.

§ 2.º O pessoal eventual será constituído por funcionarios technicos e administrativos, em numero variavel com as necessidades do serviço, fixado annualmente nas leis de receita e despesa, ou em diploma especial, e escolhido de preferencia entre os empregados ultramarinos em effectivo serviço ou reformados, e, na sua falta, por empregados de nomeação temporaria.

§ 3.º Os vencimentos e mais direitos dos engenheiros, director e adjuntos, serão os que competem, respectivamente, ao chefe e ao engenheiro chefe de secção da 3.ª repartição da direcção geral do ultramar. Quando os engenheiros director e adjuntos estejam providos em logares que não possam exercer cumulativamente com os logares da direcção dos caminhos de ferro ultramarinos, exercerão estes em comissão, e terão, além dos vencimentos dos antigos logares, metade dos vencimentos n'este paragrapho arbitrados.

§ 4.º Os vencimentos do pessoal eventual serão os fixados nos diplomas legaes que determinarem a sua nomeação, competindo-lhe os demais direitos fixados na legislação especial dos quadros a que pertencerem. Os empregados temporarios serão exonrados logo que cessem as causas que determinaram as suas nomeações.

§ 5.º O quadro dos empregados dependentes da direcção dos caminhos de ferro ultramarinos será fixado pelo governo, quando a organização dos diversos serviços nas colonias permitta avaliar a extensão dos serviços da mesma direcção.

Provisoriamente ficará constituído, afóra os funcionarios designados no § 1.º, pela forma estabelecida no artigo 15.º do decreto regulamentar de 23 de junho de 1900.

§ 6.º O empregado encarregado do serviço de contabilidade será considerado delegado da inspecção geral dos serviços de fazenda do ultramar, pela qual correrão todos os serviços de contabilidade dos caminhos de ferro ultramarinos construídos pelo estado, ou que do estado recebam subsidio ou garantia de juro.

Art. 3.º É incompativel o exercicio dos cargos ou empregos da direcção dos caminhos de ferro ultramarinos com os de director, administrador, gerente, membro do conselho fiscal ou quaesquer outros, de companhias ou empresas, constructoras ou exploradoras de caminhos de ferro ou de qualquer systema de locomoção mechanica, das provincias ultramarinas.

Art. 4.º Os serviços da direcção dos caminhos de ferro ultramarinos serão distribuídos por duas secções permanentes, pela forma determinada nos regulamentos.

§ 1.º As secções permanentes terão por chefes os engenheiros adjuntos.

§ 2.º Quando as necessidades do serviço assim o exigirem poderão ser constituídas, além das duas secções permanentes, outras secções a cargo do pessoal eventual, mediante proposta do director ou por simples determinação ministerial.

Art. 5.º As attribuições do engenheiro director, são, em referencia aos serviços dependentes da sua direcção, as que por lei competem ao director geral do ultramar, sem prejuizos das funções que pertencem a este funcionario na sua qualidade de secretario geral do ministerio da marinha e ultramar.

§ 1.º Os engenheiros adjuntos, além de terem a seu cargo os serviços das respectivas secções, coadjuvarão o engenheiro director nos assumptos por este determinados.

§ 2.º A ordem e processo de serviço, o regimen disciplinar e tudo mais que disser respeito aos serviços internos da direcção serão determinados nos regulamentos.

Art. 6.º A importação nas provincias ultramarinas do material destinado á construcção e exploração dos caminhos de ferro do estado será livre de direitos.

Art. 7.º É extincta a junta administrativa do caminho de ferro de Benguella e a respectiva comissão executiva, organisadas pelo decreto de 9 de novembro de 1899.

Art. 8.º É supprimido na 3.ª repartição da direcção geral do ultramar o logar de engenheiro chefe da 2.ª secção.

Art. 9.º A primeira nomeação de director de que trata o artigo 2.º do presente decreto poderá recair em um funcionario superior da direcção geral do ultramar, de livre escolha do governo.

Art. 10.º Fica o governo auctorizado a promulgar os regulamentos necessarios para a inteira execução do presente decreto.

Art. 11.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de outubro de 1900.—REL.—Antonio Teixeira de Sousa.

minho de Benguella, e sendo por isso necessario modificar o que fôra disposto no decreto regulamentar de 23 de junho do corrente anno, quanto ao fundo especial que pela carta de lei de 17 de agosto de 1899 é destinado á construcção d'aquella linha ferrea: hei por bem, tendo ouvido a junta consultiva do ultramar, decretar o seguinte:

Art. 1.º As receitas que constituem o fundo especial destinado pela carta de lei de 17 de agosto de 1899 á construcção do caminho de ferro de Benguella, que forem arrecadadas na provincia de Angola, serão escripturadas em conta especial d'este caminho de ferro e arrecadadas nos cofres da fazenda da mesma provincia, ficando á ordem do governo.

Art. 2.º O producto liquido do imposto de 10 réis por kilograma de algodão, a que se refere a alinea d) da mencionada lei que fôr arrecadado na caixa geral de depositos, ficará tambem á ordem do governo para ter a applicação determinada na dita lei.

Art. 3.º Serão enviadas mensalmente pelas estações officiaes que arrecadarem os fundos a que se referem os artigos antecedentees á direcção dos caminhos de ferro ultramarinos, notas especificadas das importancias pertencentes ao fundo especial, recebidas durante o mez anterior, e bem assim das quantias levantadas por ordem superior.

Art. 4.º Na direcção dos caminhos de ferro ultramarinos far-se-ha escripturação especial de todas as quantias que devam constituir o fundo especial, por forma que em qualquer occasião se possa conhecer quaes as verbas que ha disponiveis com applicação ao caminho de ferro de Benguella.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de outubro de 1900.—REL.—Antonio Teixeira de Sousa.

Direcção dos caminhos de ferro ultramarinos

Sua Magestade El-rei, conformando se com o parecer da comissão superior technica de obras publicas do ultramar: ha por bem approvar provisoriamente o primeiro troço do projecto da secção da linha ferrea de Benguella ao Monte Sahôa, datado de 17 de março de 1898, na parte comprehendida entre o perfil 3 e o perfil 250, na extensão de 11.251^m,43, e ordenar que se proceda á sua construcção por empreitada, abrindo-se desde já concurso para a adjudicação de todos os trabalhos da infrastructura, comprehendidas as obras de arte.

Outrosim ha por bem Sua Magestade ordenar que se prosiga nos estudos para a construcção do caminho de ferro até a fronteira, procedendo-se com a maior brevidade possivel, e em primeiro logar ao estudo do projecto definitivo do lanço de Benguella á bahia do Lobito, e das obras necessarias para este porto, e em seguida ao da variante do segundo troço para deante do kilometro 14.

Paço, em 13 de novembro de 1900.—Antonio Teixeira de Sousa.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa especial M. L. n.º 2—Vae annexa a este numero esta tarifa para transporte de passageiros, em 3.ª classe, em grupos não inferiores a cinco.

O fim d'esta tarifa é attrahir aos portos de Lisboa e Leixões os emigrantes hespanhoes que se destinam á Africa e á America, e regularmente vão buscar embarque aos portos do Cantabrico ou do Mediterraneo.

A ESTAÇÃO DO CAES D'ORSAY

Uma das novidades para os que foram este anno a Paris foi a nova estação que a companhia d'Orleans abriu no caes d'Orsay.

Por mais prevenido que se estivesse pelas descripções, a construcção da bella terminus da importante rede franceza era, aindassim, uma agradável surpresa, porque o proverbio bem diz que «do vivo ao pintado vae uma grande distancia».

Realmente, enquanto a electricidade não foi adoptada para a tracção, não se podia conceber uma estação

Tendo o decreto d'esta data que institue a direcção dos caminhos de ferro ultramarinos extincto a junta administrativa do ca-

risonha de côres e dourados, de pinturas frescas, claras e artisticas, como aquella.

Falamos da parte superior ao rez do chão, bem entendido, mas, mesmo no subsolo, onde os comboios circulam, as paredes são d'azulejo branco, as columnas são pintadas a azul claro, dando um aspecto novo aquelle subterraneo.

Este pavimento está a 6 metros abaixo do nivel da calçada, abrangendo o subsolo de toda a parte que era occupada pelo antigo Tribunal de Contas e um quartel, e estende-se ainda sob o caes cujo muro avançou 8 metros conquistados ao Sena.

As vias são 16, entre as quaes ha 8 passeios, que se consideram sufficientes para todo o serviço das grandes linhas e das de arredores. As quatro linhas junto ao caes foram installadas já na previsão da ligação directa subterranea com a estação do Oeste nos Invalidos.

O pavimento da estação e o dos passeios da rua, caes e largo são de placas de vidro, o que dá illuminação ao subterraneo, ajudada por globos d'arco, onde são necessários.

No rez do chão o pavimento constitue como que uma larga galeria circular, atravessada por vastas pontes ao fundo e á direita, formando dois salões, um para a partida, outro para a chegada. A grande cobertura metallica de 40 metros de largura é fechada á frente por um envidraçado, ao centro do qual se destaca o grande relógio largamente ornamentado por dourados.

As paredes são forradas d'azulejos brancos e azues claros, e as partes de cobertura não envidraçada revestidas de artisticas pinturas.

Sendo a estação em dois andares, obrigava a disposições especiaes para a trasladação dos volumes de bagagem e grande velocidade (a pequena não é alli admitida).

Estes engenhososapparelhossão a maior novidade da estação.

Para a partida o processo é simples: os volumes são postos n'uma deslisadora (glissière), especie de calha de madeira polida que os leva ao sitio onde está o fourgon para os receber.

A chegada, que a nossa gravura representa, obriga a operações muito mais curiosas.

O wagon de bagagens vem sempre a certa altura do comboio: ou na frente ou a meia composição, de fôrma que, ao parar o trem, fica em frente de uma ou de outra de duas rampas elevadoras formadas por uma larga correia sem fim que, por electricidade, anda sempre em sentido ascendente.

Esta rampa traz os volumes, uns após outros, á parte mais superior onde na nossa gravura se vê um bahu de côr clara. Ahi elles passam por si proprios á deslisadora, onde se vêem os dois outros, descendo para os balcões.

O empregado que está junto á deslisadora, enquanto o volume, desce, vê o ultimo algarismo do seu numero e segundo elle é de 0 a 4 ou de 5 a 9, impelle-o, ao chegar junto d'elle, para a direita ou para a esquerda para o balcão movel distribuidor.

D'estes balcões, cujo pavimento se desloca afastando-se do centro para os lados, destacam-se para o fundo 10 ramos de balcões fixos sobre os quaes ha, pendentes, letreiros indicando os dez algarismos; segundo o algarismo final da bagagem, os volumes passam do balcão movel para estes, d'onde os passageiros, divididos portanto em dez grupos, os recebem.

Os volumes pequenos, frageis, bicycletas e outros, esses são descarregados para um carro que sóbe n'um ascensor.

A facilidade, a regularidade de todo o serviço é admiravel; tudo se faz rapidamente, socegradamente, sem falacia, sem confusões.

Todo o movimento é dado por electricidade, fornecida a energia pela estação d'Ivry, sendo a corrente transformada n'uma sub estação installada na nova *gare*, que alimenta as locomotivas, a illuminação e os ascensores, rampas etc., tanto da estação como do Hotel Terminus. O conjunto representa a força total de 1.200 cavallos.

Os ascensores são 15, todos da casa Edoux.

A construcção architectural é devida a Mr. Laloux, architecto do governo; as diversas installações technicas são de Mr. Sabouret, sob a direcção de Mr. Brière, engenheiro em chefe da companhia.

NOTAS DE VIAGEM

III

Tremvias electricos

Antes de encetar, por uma fôrma ordinaria e successiva, como costume, a apresentação das observações que tenho a fazer sobre uma excursão de milhares de kilometros, emquanto a memoria está fresca, (porque só notas mentaes tomo) porque o assumpto vem de molde, agora que se estão construindo em Lisboa as linhas de tremvias electricos, e porque notas comparativas d'este serviço em diferentes cidades serão mais uteis que dadas isoladamente quando trate de cada uma, vou falar, em globo, dos varios tremvias electricos que vi e de como elles funcionam e o serviço é feito.

Em Paris ha variadas carreiras d'esses carros, mas a municipalidade franceza não lhes consentiu que estabelecessem transmissão de força por cabos aereos.

Uns são por transmissão subterranea, como os que fazem serviço entre Courbevoie e a praça da Estrella, outros sendo de *trolley* fóra do centro da cidade, como do da Opera a Noisy le Sec, quando passam a barreira tem que descer a vara transmissora e trabalhar por accumuladores até a praça da Opera.

Por transmissor aereo trabalham os de Vincennes, sendo cada trem composto de rebocador e uma caruagem.

Já se vê que não pretendo citar, sequer, todos os tremvias de Paris, nada menos de 50 linhas que servem o interior da cidade e muitos dos seus arredores; dou notas soltas que poderão servir d'exemplo ou de ensino se por cá se quizer aprender e aproveitar alguma coisa.

Todos estes tremvias, como os omnibus, teem a indicação do destino n'uma taboleta sobre as plataformas e indicam, ao lado, longitudinalmente, na parte superior ás vidraças, o itinerario que seguem.

Isto é da maior conveniencia, porque facilmente o transeunte, que nem sempre vê o carro de frente ou pela rectaguarda, lê, na faixa lateral, o caminho e direcção que elle segue.

Tambem por lá se usa, nas columnas dos candieiros ou nos postes dos cabos, o distico de paragem, mas não se mantem o rigorismo com que os nossos cocheiros da linha americana vão tratando aqui o nosso pacifico publico recusando-se a parar para uma senhora entrar ou sahir, salvo sendo muito proximo d'essas estações.

Esse rigor, declaro-o já aqui de vez, não o vi em parte alguma; e em bastantes linhas andei.

D'estes carros os mais elegantes são os do sul de Paris e linha Courbevoie.

Tem duas classes, uma a 20 centimos, envidraçada, com bancos estofados, sendo prohibido fumar; outra a 10 centimos, parte fechada e com bancos de madeira, parte aberta aos lados como plataforma, onde se vae de pé e se fuma.

O conductor vae isolado n'uma cabine, na frente, sendo expressamente prohibido dirigir-lhe a palavra.

Lyão, apesar de cidade secundaria, tambem não consentiu *trolley* no seu centro.

Os carros d'este systema circulam fóra das ruas principaes; n'essas descem o transmissor, o cabo ae-reo acaba e servem-se de transmissão subterranea para a tracção.

Exemplo frizante ás nossas gentes (e mais Lyão não é capital de um paiz), que enchiam a bocca apregoando que o *trolley* estava admittido por toda a parte.

Lyão tem 14 linhas de tracção electrica, pertencentes á Companhia dos Omnibus e Tremvias, 2 da Lyon Fourvière e uma da Croix-Rousse.

Todos os carros teem imperial para onde se sóbe facilmente e onde se fuma.

A disposição das ruas de Turin, em parallelogramo, como as mais modernas cidades americanas, e a planitude da cidade facilitam-lhe ter tremvias electricos em todos os sentidos, e ao mesmo tempo, como essas ruas não são sufficientemente vastas, obriga estes carros a fazerem o trajecto ascendente por umas e descendentes por outras.

O cabo ae-reo estende-se por toda a parte, até grandes distancias da cidade, e atravessa o parque pela estrada que o divide.

Nota-se, como sendo as ruas continuamente atravessadas por outras, que os carros andem com uma grande velocidade, valendo se apenas de continuos toques de campainha collocada inferiormente ao carro e accionada pelo pé direito do conductor.

Os vehiculos são elegantes, fechados quasi todos, com vasta plataforma para 12 pessoas.

Em Milão o serviço é quasi identico, mas muitissimo mais desenvolvido.

Todos os carros partem da praça do *Duomo* que, diga-se a verdade, faz um pessimo effeito com aquella rede de cordelinhos e quantidade de postes que os sustentam.

Seja qual fôr o destino, o carro chegado tem que dar uma volta completa á praça para tomar a linha por onde deve sahir do que resulta que continuamente ha numerosos carros a circular a praça, o que, visto do alto da cathedral, produz um effeito novo, parecendo estar-se a ver um carroussel.

Nos postes estão fixas umas bandeirolas de ferro indicando os differentes destinos dos vehiculos, bandeirolas que teem as mesmas côres das taboletas que, nos carros, indicam esses destinos.

Estas indicações são postas n'uma caixa triangular pendente do telheiro da plataforma bem visiveis e distinctamente destacadas. A face voltada para o publico é o destino do carro; as outras não se vêem senão do interior d'este.

O preço é invariavelmente 10 centimos, excepto para a carreira da circulação em que foi mantida a velha tarifa de zona: 10 centimos, até tres estações distantes da de partida; mais além 20 centimos.

O serviço é frequentissimo, e rapido, excepto em volta da praça onde só podem marchar lentamente.

Vejo que não posso dar n'um só artigo, como desejava, noticia de todos os serviços de carros electricos que vi e em que andei. Fica o resto para o seguinte.

Para terminar direi que Veneza não tem carros electricos. porque... não tem carros de qualidade alguma.

Tem gondolas nos seus canaes e, talvez para não destruir a lenda, tambem não as tem electricas nem a vapor. Tudo a braço, lentamente; languidamente como uma ballada nocturna dos seus cantores.

E' a primeira cidade que vejo em que não ha um só carro de transporte.

N'este ponto — só n'este e um pouco na suidade de alguns sitios — parece-se com Mertola...

O nosso director

Regressado do estrangeiro, onde, como dissémos, foi, a Paris, assistir ao Congresso de Caminhos de ferro, realisando depois uma excursão pelo norte da Italia e sul da França, o nosso director manifesta aqui o seu reconhecimento pelas attensões de que foi objecto, tanto por parte das commissões internacional e local do congresso, e seu secretario Mr. Foulon, como das direcções dos caminhos de ferro de Orleans, Midi, Paris-Lyão-Mediterraneo, Sul, Este e Norte da França, rêdes italianas do Adriatico e do Mediterraneo, Madrid Zaragoza e Barcelona a França, Medina a Salamanca e Madrid Caceres Portugal, e ainda para com todos que pessoalmente o acolheram e o obsequiaram durante o seu longo percurso de 6.400 kilometros de via ferrea ou durante a sua estada em quinze cidades estrangeiras que visitou.

Se, entre tantas amabilidades recebidas, alguém ha que especialisar, não esqueçamos aqui os nossos queridos correspondentes em Paris e Madrid, os srs. Cretey e D. Juan de Bona, o activo director da rede do Sul da França, Mr. Pouget que convidou especialmente o nosso jornal a visitar toda a sua rede, o que nos proporcionará ensejo de descrever aos nosos leitores aquellas interessantissimas regiões, a Mr. Pradal, já bem nosso conhecido em Portugal onde foi chefe da Exploração na companhia da Beira Alta, que nos foi amavel companheiro n'uma d'essas excursões e nos deixou reservada a sua carruagem para quantas mais realisámos n'aquella rede, á União dos chefes de serviço das linhas francezas, que nos obsequiou pela fórma que já aqui descrevemos, e ao *Comité de la Presse* e seu sympathico e estimado secretario sr. Taunay, que não só poz á disposição do nosso director o vasto, commodo e elegante *Palais de la Presse* na exposição, como o distinguuiu com o cartão de livre entrada (*carte verte*) só concedido aos membros da imprensa franceza e aos principaes da estrangeira.

O nosso director reassumê hoje o seu posto n'esse jornal.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Atravéz de Africa

Entrega da nova folha de coupons

São por esta fórma convidados todos os possuidores de obrigações d'esta companhia, residentes no paiz ou n'elle representados, a enviarem á sede, rua do Bellomonte n.º 49, Porto, ou á casa Henry Burnay & C.ª, rua dos Fanqueiros n.º 10, Lisboa, em todos os dias uteis, desde o dia 2 até o dia 30 do proximo mez de novembro, das 10 horas da manhã ás 2 horas da tarde, declarações da quantidade e dos numeros das obrigações que possuem, indi-

cando se desejam receber as respectivas folhas de coupons no Porto ou em Lisboa.

A declaração deverá ser feita em duplicado e nas fórmulas que serão fornecidas nos locais acima designados.

Ao portador será devolvida uma d'essas declarações com um numero de ordem, mediante o qual e no dia que n'elle fôr designado, será entregue a nova folha de coupons.

Para se effectuar esta entrega tem de ser apresentadas, na mesma occasião, as obrigações, nas quaes será posto um carimbo em que se declare que a folha de coupons foi entregue.

Os portadores que não façam a sua declaração até o dia indicado, 30 de novembro proximo, não poderão receber as folhas de coupons pertencentes ás suas obrigações senão depois do dia 1 de janeiro de 1901.

Faz-se notar a conveniencia da declaração, porque o juro do semestre corrente só será pago contra a entrega do respectivo coupon, como é de uso.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de Novembro de 1900

O facto mais notavel d'esta quinzena foi a momentanea descida de cotação das acções dos Bancos de Portugal e Ultramarino, devido ao panico produzido pelas noticias intempestivas das propostas do sr. ministro da Fazenda, e tambem um pouco a jogo, de que por certo se sahiram bem, e muito bem, os que aproveitaram a descida de 15.000 réis nas do primeiro e de 10.000 réis nas do segundo, para comprar, hoje que vêem o mesmo papel mais valorizado de novo e certos como devem estar de que em breve elle attingirá a anterior cotação.

A comprehensão dos timoratos esclareceu-se e hoje arrependidos estarão de terem vendido áquelles preços papel de estabelecimentos de primeira ordem que, quaesquer que sejam os projectos do governo para endireitar as suas finanças, nunca d'essas medidas resultaria affectar aquelles valores.

Ainda assim as hesitações momentaneas produzem as oscillações relativamente fortes, e bem que injustificadas, a calma não entrou em todos os espiritos.

Os titulos do Estado teem-se mantido com pequenas oscillações, tendo até no mercado de Londres havido subida que, dizem os jornaes financeiros de lá, é devida a auxilios que aquella praça tem enviado para Portugal.

Os cambios tiveram pequena alta, devida, por certo, aos successivos concursos da Junta, que vão subindo de importancia, sendo a principio de 11.000 libras e subindo agora já de 25.000, o que já é muito importante, sendo tão repetido.

No ultimo concurso o thesouro comprou a 6.330 réis. Para sabbado está annuciado novo concurso de igual somma.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 novembre 1900.

La dernière liquidation s'est effectuée très aisément sans défaillances et les dispositions de notre place s'améliorent sensiblement depuis peu.

Il est certain qu'après des régularisations plus ou moins volontaires de spéculateurs les positions à reporter n'ont fait aucune difficulté, car les nombreux capitaux trouvaient facilement emploi et à des taux relativement abordables.

La réélection du président des Etats Unis a aussi influencé favorablement le marché, non pas d'une façon très énergique, mais si ce fait extérieur a suffi de calmer une certaine inquiétude, et si un mouvement de hausse ne s'est pas fait sentir immédiatement, du moins il a aidé à remonter le courant, tandis que l'élection Bryon aurait agi dans le sens contraire: un gros point noir a disparu de l'horizon et c'est déjà beaucoup.

Les capitaux d'épargne commencent donc à sortir de leur réserve et l'on signale des demandes sur les bonnes et vieilles valeurs.

Ce revirement était dans la logique des choses.

Nos fonds nationaux activement recherchés ont progressé dans une mesure appréciable: le 3 p. c. perpétuel passe à 100,60 francs, le 3 1/2 à 102 frs, et l'Amortissable à 99,55 frs.

L'Extérieure Espagnole de 66,25 frs. se relève à 68,60 frs, la poursuite du découvert est le seul motif de la reprise à invoquer en ce moment.

Le 3 p. c. Portugais gagne près d'un point à 24,35 frs.

L'obligation des Tabacs se maintient à 502 frs. Voici le tableau des ventes effectuées par la compagnie, du 10^e exercice (du 1^{er} avril 1900 au 31 mars 1901):

	Kilog.	Réis
Total des ventes au 30 octobre 1900...	1.322.943	5.263:078.799
Période correspondante du précédent exercice.....	1.320.220	5.246:269.221
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	2.723	16.809.578

Les fonds Brésiliens bénéficient d'une certaine avance: les critiques que le projet de loi relatif à la spéculation sur le change au Brésil a soulevé ont fait réfléchir le plus intéressé et il est probable qu'il sera notablement modifié.

Les nouvelles des récoltes étant satisfaisantes et l'agio sur l'or ne variant guère, les fonds Argentins se montrent mieux.

La Banque de France s'inscrit à 3 980 frs. L'encaisse or s'élève à 2 milliards 300 millions et l'encaisse argent à un milliard 113 millions: c'est le chiffre le plus considérable constaté depuis la fondation de notre grand établissement financier.

La cote de toutes les actions de nos grandes lignes de Chemins de fer est en reprise assez sensible; ce sont surtout les achats du comptant qui lui ont donné cette physionomie.

Le Lyon s'inscrit à 1.789 frs, et l'Est à 1.065 frs. ex-coupon. Le Midi vaut 1.290 frs., le Nord 2 295 frs.; l'Orléans 1.700 frs. et l'Ouest 1.050 frs.

Dans le compartiment des chemins secondaires et des lignes Algériennes les variations continuent à être sans grande importance.

Le Métropolitain, ballotté par la spéculation, se relève vivement à 560 frs.; l'affluence des voyageurs augmente toujours et les recettes sont de plus en plus satisfaisantes.

Le relèvement des cours des chemins Espagnols ne dure pas longtemps; à la question de change est venue s'ajouter l'agitation carliste, puis d'autres racontars etc.; dans ces conditions on comprend que les vendeurs aient eu la partie belle.

Le Nord d'Espagne fléchit à 175 fr.; l'Andalous à 285 fr. et le Saragosse à 261 fr.

La cote des obligations Portugais ne manque pas de fermeté: la 3 % privilégiée se négocie à 304 fr. et la 4 % à 405 fr. Les recettes du 1^{er} Janvier au 28 octobre donnent une plus value de 1.022.317 fr.

Les Wagons-lits sont immobiles à 430 fr., l'assemblée extraordinaire des actionnaires est ajournée par suite du nombre insuffisant de titres déposés en temps utile.

Dans les valeurs industrielles, le groupe du Suez a légèrement repris; du 1^{er} janvier au 31 octobre 1900, les recettes se chiffrent par 74.501.753,68 fr. contre 77.494.198,35 fr. pour la période correspondante de 1899, soit une différence de 2.922.444,67 fr. en faveur de l'exercice 1899. Le conseil d'administration dans sa séance du 5 novembre a fixé ainsi qu'il suit le montant des divers coupons à l'échéance du 1^{er} janvier 1901:

Actions de capital.....	fr. 47,50	bruts
" de jouissance..	fr. 35	"
Parts de fondateur....	fr. 19,718	"

La baisse considérable qui avait frappé les actions des entreprises de tramways a ramené sur ces valeurs un certain nombre de demandes: nous retrouvons donc la plupart de ces titres en amélioration. L'Est-Parisien vaut 430 fr., la Thomson-Houston passe à 1,300 fr. et la Traction à 170 fr.

Les nouvelles du Transvaal ont toujours le même caractère, l'on ne peut dire encore quand les travaux reprendront ou quelles seront les conditions du nouveau régime: en attendant, la situation d'expectative continue de régner, et avec elle un ralentissement presque complet des affaires.

L. C.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 3/8	38 1/4	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
" cheque. .	37 15/16	37 7/8	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	750	751	Agio Buenos Ayres.....	230
" cheque.	756	757	Cambio do Brazil.	10 3/4
Berlim 90 d/v....	303	304	Premio da libra...	17780
" cheque.	307	308	"	a
Francfort 90 d/v ..	303 1/2	304 1/2		
" cheque.	307 1/2	308 1/2		
Madrid cheque ...	930	940		17830

À ULTIMA HORA Grande desgraça

Acabamos de receber telegramma de Madrid noticiando um fatal descarrilamento do Sud-express proximo de Dax, morrendo 15 pessoas, e entre ellas Mr. Alfred Lœwy, secretario geral da linha de Madrid-Caceres e representante da linha de Medina Salamanca.

Desolados por tal desgraça consignamos aqui o tristissimo facto que enluta os caminhos de ferro.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO												
	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	
Lisboa: Inscriptões de assent.	37	—	37,20	37,28	37,30	37,15	36,15	37,25	37,40	37,40	37,15	36,30	—
» coupon	—	—	37,10	37,15	37,18	—	—	37,16	37,25	37,25	37,20	—	—
Obrig. 4 1/2 1888	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.450	18.400	18.450	18.500	18.500	18.500	—
» 4 1/2 1890 assent.	—	—	44.000	43.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 1890 coupon ...	—	44.000	—	—	44.000	—	—	43.700	—	44.000	44.000	—	—
» 4 1/2 1890 assent.	—	—	—	—	50.700	—	—	—	—	—	—	52.300	—
» 4 1/2 1890 coup. int. ...	—	—	50.400	—	50.400	50.500	—	—	—	—	51.000	51.400	—
» 4 1/2 1890 externo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.	—	—	—	144.000	140.000	130.000	134.500	139.000	143.000	—	—	140.000	—
» Commercial ...	—	—	—	—	—	—	125.000	—	—	—	—	—	—
» N. Ultramarino.	—	—	—	120.000	115.000	115.000	115.000	117.000	120.000	—	—	—	—
» Lisboa & Açores	118.000	—	118.000	118.000	118.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon ...	129.000	129.200	—	—	129.000	129.000	129.000	128.600	—	—	—	128.500	—
» Comp.ª Real. ...	—	17.500	—	17.200	—	17.500	17.500	17.500	—	—	—	—	—
Obrig. predias 6 1/2 %	—	—	—	—	—	94.500	94.500	—	—	—	—	—	—
» 5 %	91.000	—	91.300	—	—	91.100	91.100	91.300	91.300	91.800	91.800	91.550	—
» C.ª Real 3 1/2 % 1.º grau	—	—	76.500	—	—	—	76.500	77.000	76.500	—	—	77.400	—
» 3 1/2 % 2.º grau	—	21.950	22.200	22.000	—	—	—	22.250	22.250	—	—	—	—
» C.ª Nacional.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.	76.000	76.000	—	—	—	76.500	—	76.700	76.700	78.000	78.000	—	—
Paris: 3 % portuguez	23,42	23,50	24,50	24	24	24,15	24,55	24,80	24,75	24,55	24,50	—	—
Accções Comp.ª Real.	—	70,75	71	71,50	70,50	—	71	71,25	70,50	70,25	70,50	—	—
» Madrid Caceres.	34	—	31	32	—	32,50	—	33,75	32	—	32	—	—
» Norte de Hespanha.	171,50	169,50	184,50	181,50	178	179	183	—	—	—	—	—	—
» Madrid Zaragoza.	254	250	264	264	263	262,50	265	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.	280	277	297	292	289	287	289	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau.	304	302	303,75	303,75	304	304,75	304	304,50	304	304	304	—	—
» 2.º grau.	87	87,50	87,50	87	88	88,25	88,50	88,25	87,50	87,50	88	—	—
» C.ª Beira Alta.	76	74	74,25	74	75	76	74,50	—	—	—	—	—	—
» Madrid Caceres.	81	—	81,50	82	81	84,75	81,50	—	—	—	82,50	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	297	297	299,50	300	297	297,50	300	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 / portuguez	23,37	23,25	24	24,62	24	24	24,25	24,25	24,75	24,62	24,50	24,62	—
Obrig. Atravez Africa.	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	—	—
Amsterdam: Atravez Africa.	59,50	59	—	58,50	59,50	59,50	59,50	60,50	61,50	63,50	63,47	—	—
Bruxellas: Atravez Africa.	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	—	—

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1900			1899			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	15 21 Out.	693	Réis 91 872 000	Réis 132.571	693	Réis 82 966.173	Réis 119.720	Réis 3.308.611.090	Réis 3.147 966.959	Réis 160.644.041	Réis —
	22 28 »	»	85 043.000	122.717	»	82.966.173	119.720	3.393.654.000	3.230.933.132	162.720.868	—
	29 4 Nov	»	82.765.000	119.430	»	79.787.696	115.133	3.476.419.000	3.310.720.828	165.698.172	—
	15 21 Out	380	11.302.000	29.742	380	10.396.827	27.360	425.082.000	403.248.041	21.833.959	—
COMPANHIA REAL	22 28 »	»	9.859.000	25.494	»	10.396.827	27.360	434.941.000	413.644.868	21.296.132	—
	29 4 Nov	»	9.489.000	24.971	»	10.038.304	26.416	444.430.000	423.683.172	20.746.828	—
	17 23 Set.	488	24 090.660	49.366	475	19.959.840	42.020	710.982.039	688.388.615	22.593.424	—
	24 30 »	»	22.481.444	46.068	»	20.092.792	42.300	733.463.483	708.481.407	24.982.076	—
Sul e Sueste	1 7 Out	»	23.958.445	49.095	»	20.718.250	43.617	757.421.928	729.199.657	28.222.271	—
Minho e Douro.	—	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—
Beira Alta	24 30 Set.	253	16.718.942	66.082	253	12.429.081	49.126	278.544.336	247.350.842	31.193.494	—
Nacional—Mirandella e Vizeu.	1 7 Out	»	7.989.318	31.578	»	7.483.820	29.580	286.533.654	254.834.662	31.698.992	—
Guimarães	17 23 Set.	105	2.775.273	26.431	105	1.605.259	15.288	61.529.187	56.918.051	4.611.136	—
Porto á P. e Famalicão	24 30 »	»	2.121.161	20.201	»	1.879.293	17.899	63.650.348	58.797.344	4.853.004	—
Norte de Hespanha ..	1 7 Out	»	2.052.446	19.547	»	1.657.522	15.785	65.702.794	60.454.866	5.247.928	—
Madrid — Zaragoza — Alicante	8 14 »	34	2.148.330	63.185	34	1.850.880	54.437	76.965.397	72.758.563	4.206.834	—
Madrid — Caceres ...	15 21 »	»	2.372.495	69.779	»	1.611.910	47.409	79.337.892	74.370.473	4.967.419	—
Zafra a Huelva	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto á P. e Famalicão	16 20 Set.	64	7.180.468	112.194	64	5.397.893	84.342	88.559.694	71.771.329	16.788.365	—
Norte de Hespanha ..	14 20 Out	3656 Ps.	2.410.148 Ps.	659	3656 Ps.	2.307.384 Ps.	631 Ps.	82.146.605 Ps.	80.715.312 Ps.	1.431.293	—
Madrid — Zaragoza — Alicante	21 27 »	»	2.336.650	639	»	2.275.756	622	84.483.256	82.991.068	—	—
Madrid — Caceres ...	15 21 Out	3650	1.995.145	546	3650	1.898.671	520	73.855.314	71.863.952	1.991.362	—
Andaluzes	22 28 »	»	1.777.574	487	»	1.788.407	489	75.632.888	73.652.359	1.980.529	—
Madrid — Caceres ...	15 21 Out	1067	388.976	364	1067	398.748	373	16.024.499	15.182.934	841.565	—
Zafra a Huelva	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Caceres ...	15 21 Out	429	80.388	187	429	62.915	147	3.181.336	3.024.441	156.895	—
Madrid — Caceres ...	22 28 »	»	77.531	180	»	66.768	155	3.258.868	3.091.209	167.658	—
Zafra a Huelva	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Caceres ...	22 28 Out	180	32.637	181	180	36.858	204	1.469.018	1.357.440	111.578	—
Zafra a Huelva	29 4 Nov	»	36.225	201	»	37.762	209	1.505.243	1.395.202	110.041	—

Assembléa Geral da Companhia Atravez d'Africa

Reuniu no dia 10 esta assembléa para apresentação do relatório annual da gerencia, o qual foi plenamente aprovado.

Vamos, como de costume, publicar esse documento, mas devemos desde já pôr em evidencia a sua alta significação, como demonstração de quanto valioso é para o nosso dominio Angolense aquella linha ferrea, pelos serviços que lhe tem prestado e está destinado a prestar-lhe no futuro.

Durante o anno a que se refere o relatório, julho de 1899 a junho de 1900, o rendimento da exploração da linha foi de 306:000\$000, importancia nunca attingida, e superior em 90 contos á do anno anterior. A receita bruta por kilometro subiu muito n'este exercicio, havendo um augmento de 25,47 p. c.

No movimento de mercadorias, principal função da linha, houve um augmento de 57,3 p. c. pois em pequena velocidade transitaram mais 6.443 toneladas do que no anno anterior, se bem que na grande velocidade se dêsse uma baixa de 35 toneladas.

A proposito d'este facto notavel, escreve o conselho de administração:

«Este augmento justifica o que temos dito com relação quer ao preço do café, quer á exploração total da linha, sendo para esperar que esse augmento progrida, especialmente depois de concluida a limpeza dos caminhos e o assentamento de pontões nos diversos cursos de agua, entre Ambaca e Malange, a que s. ex.ª o sr. conselheiro Ramada Curto mandou proceder, mostrando assim mais uma vez conhecer as vantagens a esperar do caminho de ferro. Para augmento da exploração muito ha tambem a esperar da construção da ponte do Lucalla, cujo projecto e contracto elaborados em Loanda terão de ser approvados pelo governo e pela Companhia.»

Liquidadas as contas com a sociedade constructora da linha, ficou se conhecendo o definitivo custo d'ella que foi por kilometro 34:708\$830, ao passo que na linha do Congo belga foi de 31:000\$000, explicando-se bem esta differença pelos elementos de toda a especie de que a Belgica dispõe, especialmente em material de caminhos de ferro, e mais principalmente porque a linha de Ambaca mede 1 metro de largo, ao passo que a do Congo mede apenas 75 centímetros, o que altera muito o preço não só da construção da linha como do material fixo e circulante. Além d'isso a linha belga tem apenas 8 estações em 400 kilometros, ao passo que a de Ambaca tem 13 em 364 kilometros.

Estação Central do Porto

Não registrou a nossa Gazeta, no seu ultimo numero, o facto, sympathico e altamente significativo para a actividade da cidade do Porto, de ter sido por el-rei collocada a primeira pedra para a construção do edificio que servirá de estação terminal das linhas do Minho e Douro, e até certo ponto, de toda a rede portugueza, n'aquella cidade.

Aqui o deixamos consignado agora, não esquecendo felicitar, por elle, a laboriosa cidade duriense e não menos quantos — e bastantes foram — trabalharam por tão grande empreendimento qual o de levar as linhas ferreas ao coração da povoação, por meio de grandiosas obras d'arte que serão sempre glorioso padrão do intelligente trabalho da engenharia portugueza.

Já nos temos occupado aqui, por muitas vezes, d'esta obra e consignado o nosso entusiasmo por ella, e o nosso respeito pelos que para ella concorreram.

Tambem repetidas noticias teem sido dadas sobre os successivos projectos do edificio, formulados, com uma tenacidade que só eguala a sua intelligencia, pelo distincto architecto sr. Marques da Silva.

E' este sr. que, como é de toda a justiça, está encarregado de formular o ultimo projecto ou antes de modificar o que apresentou recentemente e que sem deixar de alliar a belleza, a sumptuosidade mesmo, até certo ponto, á maior economia, precisa ainda modificá-lo em pequenos detalhes, um dos quaes parece que será a suppressão de quatro estatuas dispensaveis e a que um gracejador engenheiro chamou espirituosamente «quatro Sousas Martins».

Quando esteja em definitivo aprovado o projecto, dal-o-hemos em gravura.

A GRANDE FESTA DE LISBOA

Tinha que ser!

As crianças enfermizas d'origem não vingam, e esse grandioso projecto filho da camara municipal tinha no sangue, logo á nascença, o morbo terrivel que devia atrophial-o a breve trecho.

E tão brilhante elle era que chegámos a crear illusões a seu respeito. Chegou-se, com effeito, a imaginar que fosse bastante a entrada no corpo municipal de uma gotta de sangue bom, fortificante, cheio de globulos limpidos, para que aquelle organismo enfermo de todas as doenças entre a mentecaptividade e... outras peiores rejuvenescesse e poduzisse, á força de cuidados de numerosos medicos chamados adrede para esse fim, uma coisa boa.

Deixemo-nos do terreno figurado e passemos á questão pratica que nos suggeriu essas lamentações.

A projectada grande festa de Lisboa póde considerar-se assumpto morto — não se faz!

Não houve meio, desde que se viu que era a camara que n'ella mandaria, de reunir elementos financeiros sufficientes; por outro lado, a febre dos grandiosos projectos — arco que custaria 40 contos e outras phantasias de sonhadores epilepticos, desorientaram os sentidos, desanimaram os animos menos corajosos para defrontarem com taes sumptuosidades e reduzil-as ao justo termo.

A comissão na sua grande maioria (não na unanimidade, porque o grupo do *sport*, a que pertencia quem aqui escreve, votou singularmente contra) resolveu recolher-se para pensar, até que a comissão financeira dissesse sobre a sua especialidade; esta não mais reuniu e — tudo é findo, bem o cremos!

Pasmoso!

Ao que nos consta, porém, a comissão do *sport* que agremia sob este titulo todas as associações navaes, gymnasticas, tauromachicas, velocipedicas, de caça e pesca, tiro, etc., promove a reunião de todas essas forças para realizar, em conjuncto, no mez de maio proximo, festas que se tornarão attrahentes e interessantes, muito mais por coincidirem com a regata internacional que se deve realizar no futuro anno.

Valença-Monção-Melgaço

O conselho tecnico d'obras publicas em sessão de 8 do corrente approvou o projecto d'esta nova linha de via reduzida de 0,60, que está destinada a ter uma grande importancia por atravessar uma região immensamente populosa, commercial e agricola.

O estabelecimento thermal de Melgaço vae receber, com a abertura da nova via ferrea, um incremento extraordinario, passará a ser frequentado como um dos principaes do paiz.

Todo o material fixo e circulante será de fabricação italiana, produzido pelas grandes officinas da Sociedade dos Altos Fornos e Fundições d'aço de Terni, que na exposição de Paris obtiveram medalha d'ouro, da qual os concessionarios os srs. José da Silva e José Antonio Duro, por intermedio do activo engenheiro sr. Leopoldo Cachapuz obtiveram o fornecimento.

Os estudos da nova linha foram feitos pelo distincto engenheiro sr. Justino Teixeira são primorosos e segundo elles, a via Valença-Melgaço, aproveitando em parte o leito da estrada será de uma construção e exploração tão economicas que o resultado é seguro.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linhas do Estado. — A administração d'estas linhas está pensando na aquisição de freios de vacuo para os seus comboios. No caso de não convir o preço dos que se proponha fornecer a sua constructora que tem privilegio de invenção, serão fabricados nas officinas do estado.

Central do Porto. — A fim de facilitar o transito dos passageiros de uma para outra plataforma, na estação central dos caminhos de ferro, está sendo estudado o meio de estabelecer uma *passerelle* sobre as linhas da mesma estação.

Anteriormente projectava-se fazer esta comunicação inferiormente á plataforma, mas foi encontrado um cano que a obrigaria a descer muito, por isso se desistiu da ideia.

Vae tambem ser estabelecida ao longo da rua da Madeira, junto ao caes que hoje serve de estação, uma faixa de betonilha, para tornar o transito mais suave do que actualmente se faz sobre parallelepipedos.

Com estas duas obras melhorará o serviço provisoriamente estabelecido na estação central.

Tremvias de Gaia. — Foi concedida auctorisação á Companhia Carris de ferro do Porto para assentar provisoriamente a linha americana na parte da antiga avenida da ponte Luiz I.

Mais tarde passar-se-ha para a Avenida definitiva.

O director das obras publicas do districto deu ordem para se preparar a terraplenagem da parte da nova avenida onde a linha tem de ser assente provisoriamente.

Já se vê que esta linha será de tracção electrica.

Novo material. — Estão em construção nas officinas da companhia real, em Alcantara, 100 novos wagons para mercadorias.

Benguella. — O sr. ministro da marinha approvou já os estudos do 1.º troço do projecto da secção da linha ferrea de Benguella ao Monte Sahona. A extensão do troço é de 14 kilometros, cuja construção começa no dia 1 de janeiro proximo, por meio de empreitada, de que se vae mandar abrir concurso.

Praia das Maças. — Chegou a Lisboa o socio financeiro da casa constructora H. Darras & C.^a, que veiu dar principio á execução do seu contracto com esta companhia para a construção do caminho de ferro.

Escola de praticantes. — A Companhia real vae inaugurar uma escola de praticantes em Gaia, a exemplo das que possui já em Lisboa, estação de Santa Apollonia, e Entroncamento.

A nova escola deve ser aberta em 20 do corrente mez.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Prosegue activamente o assentamento dos carris na linha de *Moreda a Granada*

Circulam já os comboios de serviço no troço de *Mollerusa a Palau* da linha em construção entre aquelle ponto e *Menarguens*.

As receitas da linha de *Córdoba a Malaga*, que tem 193 kim. de extensão, no anno de 1899 foram:

Grande velocidade.....	1.710.149	pesetas
Pequena ".....	3 621.218	"
Total.....	5.371.367	"
As despesas ascenderam	1.873.087	"
O que deu de receita liquida.....	3.498.280	"

Comparados estes algarismos com os do exercicio anterior, nota-se que as receitas diminuíram em 359.481 pesetas, mas é para ponderar tambem que em 1898 tinha havido um excesso de 1.410.814 pesetas a respeito de 1887.

O producto liquido da exploração que fôra de 9.722 por kim. em 1879, passou a 15.061 em 1889, e a 18.112 em 1899.

Foi approvada a arrematação da concessão do tremvia a vapor de *Barcelona a Masude* feita pela «companhia central de vias ferreas e tremvias».

Começaram os trabalhos da estação da via ferrea transversal em *Salamanca*. A marquezia deve medir 92 m.

A companhia da via ferrea de *Astillero a Outaneda (Santander)* vae emitir 5.000 obrigações a 500 pesetas, a 4 por cento, amortisaveis em 90 annos a contar de 1902, sob garantia da linha.

A linha de *Cordova a Belmez* com 71,10 kim. que pertence á companhia das vias ferreas andaluzas deu no exercicio de 1899 o seguinte:

Receita de grande velocidade	181.205	pesetas
" " pequena "	1.102.565	"
Total.....	1.283.770	"
Despesas	633.108	"
Producto liquido.....	650.662	"

Comparada com o anno anterior, a receita declinouem 254.355 pesetas.

França

A garantia de juro que o estado tem de conceder aos caminhos de ferro francezes é de 17 milhões de francos, como no anno anterior.

Se não fôra a alta dos carvões a somma seria apenas de 16 milhões de francos.

A situação dos caminhos de ferro francezes, segundo um relatório recente do sr. Plichon, em 31 de dezembro de 1899 era a seguinte:

Linhas de interesse geral em exploração, 37.670 kilometros; receitas brutas 1.482 milhões; producto liquido, 749 milhões; numero de passageiros, 12.349.400,000; tonelagem de mercadorias, 15.806.500,000.

Belgica

Vae rude a campanha dos jornaes technicos contra os caminhos de ferro d'este Estado.

O movimento d'estas linhas é d'uma intensidade enorme, muito superior a dos da Saxonia.

As installações são insufficientes. Basta dizer que os caes de Anvers teem apenas uma via.

Ha estações que não receberam modificações em 40 annos.

A accumulção é endemica em Bruxellas, na phrase d'um critico.

Mas a insufficiencia do material é maior ainda. Quando adquire linhas tem de satisfazer ao seu serviço com o material das que já possuia.

O pessoal tambem não serve com quantidade e com qualidade. A divisão da rede em 10 grupos, cada um dos quaes confiado a um conductor, tambem complica este estado de cousas.

São estes os males apontados na imprensa technica.

Que bella cousa haver um trafego tão grande que provoca estas discussões!

Objectos artisticos portuguezes

Convidados pelo sr. Julio Cesar Machado, pintor decorador, fomos ver á pastelaria Bijou, na Avenida, umas novas caixas para doces que este sr. alli tem em exposição, e porque achámos esses objectos maravilhosamente trabalhados, aqui o dizemos.

O sr. Machado creou um genero novo, para estes artigos, substituindo as cartonagens phantasistas sem significação, pela reproducção, em madeira, de objectos d'uso domestico, reproducção tão exacta e rigorosa que illude a quem não estiver prevenido.

Uma medida de castanhas, um ferro d'engommar, um balão, são, entre outros, perfeitissimos trabalhos que louvam o seu auctor.

Uma caixa de phosphoros suecos deixou-nos maravilhados... porque nos illudiu.

E' uma invenção perfeitamente portugueza, este systema de caixas, e deve ser apreciada por todos que desejem dar um presente de bom gosto.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

Recursos effectivos da Companhia e sua applicação durante o anno de 1899

(Continuação)

Prejuizos pelas diferenças de cambio

Felizmente, na gerencia de 1899, os prejuizos pelas diferenças de cambio foram muito menos avultados do que na gerencia de 1898, posto que ainda superiores aos que tivemos nas gerencias de 1895 até 1897.

Os resultados comparados dos dois exercicios mostram o seguinte:

	1898	1899	Diferença de 1899
No fornecimento de carvão.....	111:831\$227	119:536\$697	+ 7:705\$470
Em outros fornecimentos.....	184:589\$481	149:315\$171	— 35:274\$310
Na remessa de fundos a paizes estrangeiros, para pagamento dos coupons e outros encargos da administração...	978:187\$607	643:824\$457	— 334:363\$140
	1.274:608\$315	912:676\$335	— 361:931\$980

A comparação d'estes prejuizos com os dos annos anteriores encontrar-se-ha no seguinte quadro:

	1895	1896	1897	1898	1899
Fornecimento de carvão.....	35:443\$226	57:460\$844	66:551\$415	111:831\$227	119:536\$697
Outros fornecimentos.....	27:395\$53	36:491\$245	71:364\$000	184:589\$481	149:315\$171
Remessa de fundos para o serviço de coupons e outros	552:790\$797	465:605\$680	726:868\$558	978:187\$607	643:824\$457
Somma...	615:629\$976	559:557\$769	864:783\$973	1.274:608\$315	912:676\$335

Assim 1899 tem sobre:

1898.....	— 361:931\$980
1897.....	+ 47:892\$362
1896.....	+ 353:118\$566
1895.....	+ 297:046\$359

Resultados da exploração em 1899

As receitas geraes da exploração no anno findo; segundo as demonstrações anteriormente apresentadas e d'accordo com os documentos juntos (n.ºs 6 a 15) incluindo n'esses resultados a importancia devida e paga pelo thesouro portuguez, pelas garan-

tias de juros das linhas da Beira-Baixa e Torres-Figueira-Alfarellos, foram, no exercicio de 1899:

Do trafego.....	4.898:637\$065	
Fóra do trafego.....	25:349\$086	4.923:986\$151
As despesas exclusivas da exploração, foram.....	1.964:129\$813	
Os impostos pagos em Portugal e França	72:488\$127	2.036:617\$940
Diferença.....		2.887:368\$211
Os encargos das nossas obrigações do 1.º grau, incluindo premio d'ouro, foram.....	2.128.227\$092	
E a importancia porque pagamos os titulos adquiridos no mercado correspondentes á amortização minima do exercicio de 1898.....	186:585\$746	2.314:812\$838
Excedente das receitas sobre as despesas.....		572:555\$373
Accrescentando a este excedente as demais receitas effectuadas e escripturadas pela conta de Ganhos e Perdas (documento n.º 2).....		61:546\$434
		634:101\$807
E diminuindo as despesas extraordinarias, pagas pela dita conta de Ganhos e Perdas:		
Indemnização a Duparchy & Bartissol.....	99:000\$000	
Transformação e reconstrução do material circulante, renovação da via e de taboleiros metallicos e outras despesas...	337:080\$579	436:080\$579
Ficou o saldo de.....		198:021\$228

que apparece no balanço em 31 de dezembro de 1900, como provisão para a amortização de obrigações correspondente ao anno de 1899, amortização, minima, que será realisada depois do vosso voto sobre a gerencia do anno findo.

Comparando os resultados geraes, em 1899, da exploração, propriamente dita, com os similares d'exercicios anteriores, e não contando com as amortizações, veremos o seguinte:

Quanto ás receitas do trafego:	1895	1896	1897	1898	1899
Linhas Leste e Norte.....	2.527:991\$621	2.560:689\$360	2.688.287\$614	2.877:878\$377	3.045:612\$263
Ramal de Caceres.....	44:370\$521	40:964\$002	41:633\$511	44:914\$402	45:573\$299
Ramal de Coimbra.....	11:595\$173	13:579\$525	13:301\$343	14:595\$354	15:238\$126
Linha de Lisboa-Cintra-T. Vedras.....	256:239\$791	279:787\$616	327:293\$520	302:657\$974	338:716\$984
Linha de Torres-Figueira-Alfarellos....	313:823\$146	331:793\$834	362:782\$824	389:490\$589	408:571\$046
Linha de Cintra.....	45:368\$462	50:442\$852	55:090\$791	65:944\$761	70:595\$736
Ramal de Cascaes.....	86:842\$284	149:520\$090	181:881\$340	244:215\$900	300:849\$639
Linha Urbana	70:720\$568	70:981\$472	72:025\$807	104:066\$287	87:849\$131
Linha da Beira Baixa.....	552:155\$095	564:651\$286	567:963\$083	562:398\$075	585:640\$844
	3.909:106\$661	4.062:410\$037	4.310:259\$833	4.612:061\$719	4.898:637\$061
Fóra do trafego.....	20:367\$401	39:174\$109	19:562\$065	23:016\$345	25:349\$086
	3.929:474\$062	4.101:584\$146	4.329:822\$798	4.635:078\$064	4.923:986\$155
Quanto ás despesas de exploração:	1895	1896	1897	1898	1899
Linhas Leste e Norte.....	864:232\$521	853:480\$651	948:348\$921	994:313\$828	1.001:829\$685
Ramal de Caceres.....	51:740\$506	51:402\$620	50:466\$460	57:201\$173	55:323\$141
Ramal de Coimbra.....	8:105\$276	8:246\$395	8:697\$918	9:198\$756	8:949\$095
Linha de Lisboa-Cintra-T. Vedras.....	143:752\$915	125:234\$718	155:185\$058	169:346\$417	181:584\$294
Linha de Torres-Figueira-Alfarellos....	178:243\$779	193:121\$995	216:754\$766	220:195\$590	226:257\$720
Linha de Cintra.....	29:908\$667	28:273\$557	35:584\$452	37:431\$836	37:786\$978
Ramal de Cascaes.....	81:017\$157	95:753\$013	114:130\$015	177:714\$228	222:656\$732

Linha Urbana	48:997\$830	50:511\$019	54:993\$401	62:249\$995	71:273\$293
Linha da Beira Baixa....	166:392\$196	152:620\$491	161:713\$068	163:583\$636	158:468\$875
Impostos....	1.572:390\$847	1.558:644\$459	1.752:874\$065	1.891:235\$459	1.964:129\$813
Encargos de obrigações..	54:579\$437	57:722\$525	74:134\$127	70:380\$024	72:488\$127
	1 856:732\$458	1.933:787\$660	2 198:323\$238	2.457:057\$782	2.128:227\$092
	3 483:702\$742	3 550:154\$644	4.025:331\$450	4.418:653\$265	4.164:845\$032
Excedentes..	445:771\$320	551:429\$502	804:491\$348	216:424\$799	759:141\$119

Nas receitas de exploração figuram as garantias de juro das seguintes linhas:

Torres-Figueira-Alfarellos:

1895..	..	..	..	100:565\$088
1896..	..	..	..	100:565\$088
1897..	..	..	..	96:946\$633
1898..	..	..	..	88:891\$195
1899..	..	..	..	103:416\$565

Beira Baixa:

1895..	..	..	..	401:860\$081
1896..	..	..	..	401:111\$860
1897..	..	..	..	401:111\$860
1898..	..	..	..	401:111\$860
1899..	..	..	..	388:306\$050

(Continúa).

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do estado

Conselho de administração

Fornecimento de carvão

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 26 do corrente mez de novembro, pela 1 hora da tarde, na secretaria do conselho (edificio do ministerio das obras publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento:

De 3.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do sul e sueste.

De 3.000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Receber-se-hão tambem propostas para fornecimento conjuncto ou separado de 7.000 toneladas para sul e sueste, e 6.000 toneladas para Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de effectuar na thesauraria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito de 600.000 réis para o fornecimento relativo a cada uma das direcções, ou o de 1.200.000 réis para o fornecimento ás duas direcções.

O deposito definitivo que são obrigados a fazer os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento, sera de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, ou na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, e no Porto, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 3 de novembro de 1900

Direcção do Sul e Sueste

Ramal de Tunes a Portimão

Faz-se publico que no dia 24 de novembro de 1900, pelas 12 horas da manhã, na secretaria da 5.ª secção de via e obras, perante o respectivo chefe, terá logar a arrematação das empreitadas abaixo especificadas:

Designação dos trabalhos	Estação e armazem		
	Algoz	Aleantarilha	Silves
Alvenaria ordinaria.....	166,500	166,500	248,048
Alvenaria de tijolo.....	34,880	34,880	53,882
Cantaria.....	4,630	4,630	5 880
Reboco e calçação.....	953,86	953,86	1.488,44
Madeiramento dos telhados..	294,00	294,00	538,00
Cobertura com telha, modelo marselhez	294,00	294,00	538,00
Pintura.....	284,08	284,08	480,72
Portas do armazem.....	3	3	5
Asnas do armazem.....	3	3	5
Parquet em pavimento.....	43,00	43,00	55,42

Betonilha em pavimento.....	41,48	41,48	88,00
Rodapé.....	104,4	104,4	168,4
Vigamento e forro.....	147,00	147,00	224,0
Vigamento e solho.....	54,40	54,40	69,52
Alizares de duas faces.....	72,00	72,00	86,40
Alizares de tres faces.....	35,00	35,00	42,00
Portas exteriores.....	10	10	12
Portas interiores.....	5	5	6
Asnas para vãos de 7 metros	4	4	-
Asnas para vãos de nove metros.....	-	-	5
Algeroz.....	42,0	42,0	50
Tubagem de grés.....	16,0	16,0	18
Balcão de bagagens.....	1	1	1
Guichet	1	1	1

Numero da empreitada.....	176	177	178
Base de licitação.....	2:515\$000	2:515\$000	3:940\$000
Deposito provisorio.....	62\$900	62\$900	98\$500

O deposito definitivo é de 5 por cento da importancia por que forem adjudicadas as empreitadas.

As medições, desenhos e condições para estes trabalhos estão patentes na secção de expediente do serviço de via e obras, no Barreiro, e na 5.ª secção de via e obras em Faro, todos os dias uteis, desde as nove horas da manhã até as tres horas da tarde.

Barreiro, 3 de novembro de 1900

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de madeiras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de madeira de pinho da Suecia, de Riga, de castanho, de freixo, de vinhatico e de mogno (de Cuba).

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 75.000 réis.

O deposito definitivo a que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos, poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. Porto, 3 de novembro de 1900.

Fornecimento de taboas e barrotes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 do corrente, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 5.600 taboas de pinho da terra e 700 barrotes.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 20.000 réis.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 3 de novembro de 1900.

Fornecimento de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 23 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 16 350 kilogrammas de ferro em chapa, 7.850 kilogrammas de ferro quadrado, 26 850 kilogrammas de ferro redondo e 10.000 kilogrammas de ferro rectangular.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 140.000 réis.

O deposito definitivo a que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. Porto, 5 de novembro de 1900.

Concurso para o fornecimento de creosote

Pelo presente se faz publico de que o concurso para o fornecimento de creosote, que devia ter logar no dia 15 do corrente, fica transferido para quando se annunciar.

Porto, 13 de novembro de 1900.

AGENDA DO VIAJANTE

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

ARQUIVO
HISTÓRICO

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 PERSONELLE.

LISBOA Rodolfo Beck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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

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

LISBOA João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

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

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1.ª class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA Restaurante Tavares. — Cosinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telefonico, 450.

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

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

PORTO Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 15000 a 15400 réis diarios.

ALCOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Propr., Antonio Sousa Gallinha.

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

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cosinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CALDAS DA RAINHA Hotel Madrid — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CASCAES Hotel Central. — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 15600 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

GUIMBRA 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.

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

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

MADRID Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

PARIS Ad Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

VALENCIA D'ALCANTARA D. Alejandro Campero. — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.

ESTORIL Hotel de Paris — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FARO Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

FIGUEIRA DA FOZ Grande hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 15200 a 25000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.ª ordem; construido especialmente; proximo da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cosinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Ceila e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

SOBRADO DE PAIVA Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

Steam Packet Company
MALA REAL INGLEZA

S. Vicente Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Santos, Montevideu e Buenos Ayres

Em 26 de Novembro

O paquete **Thames**.

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

AGENTES

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

No Porto: — W. G. Tait & C.^a — R. dos Inglezes, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Novembro de 1900

COMPANHIA REAL

Lisboa Sacavem Lisboa

Coimbra Figueira Coimbra

FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.
10-15 n.	10-40 n.	—

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.
		9-22 m.

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

Lisboa	Cintra	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.
10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.
12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-9 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Lisboa	Povea	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.
3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.
12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.

Lisboa	Santarem	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.
11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.

Lisboa	Porto	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.
a 8-0 m.	2-35 t.	5-37 t.
b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.
11-0 m.	2-45 t.	5-58 m.
a 4-30 t.	11-30 n.	a 4-20 t.
d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.
8-45 n.	10-30 n.	7-41 m.

Lisboa	Figueira	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.
7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.
6-30 t.	5-12 m.	11-10 n.

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.
11-0 m.	7-46 m.	6-20 t.
8-45 n.		
10-30 n.		

Lisboa	Badajoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.
11-0 m.	7-9 m.	6-55 t.
8-45 n.		
10-30 n.		

Lisboa	Guarda	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
b 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.
11-0 m.	10-37 m.	4-0 t.
8-45 n.		
10-30 n.		

Lisboa	Entrono	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.
b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
a 8-0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.

Alfarellos	Porto	Alfarellos
Part.	Cheg.	Part.
3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.
		2-15 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.
4-15 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.

Aveiro	Porto	Aveiro
Part.	Cheg.	Part.
3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.
—	—	c 10-10 n.

Ovar	Porto	Ovar
Part.	Cheg.	Part.
5-30 m.	c 6-56 m.	c 10-45 m.
12-45 t.	c 2-11 t.	5-20 t.
7-25 t.	9-5 n.	6-30 t.

Espinho	Porto	Espinho
Part.	Cheg.	Part.
8-0 m.	c 8-50 m.	c 6-10 m.
8-58 m.	9-50 m.	c 7-25 m.
11-20 m.	12-25 m.	c 9-5 m.
4-15 t.	5-15 t.	12-35 m.
5-7 t.	6-20 t.	3-30 t.

Lisboa	Setubal	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-5 m.	8-40 m.	8-15 m.
7-45 m.	10-5 m.	11-30 m.
12-45 t.	2-18 t.	2-45 t.
4-30 t.	6-5 t.	4-45 t.

Lisboa	Extremoz	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.
4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.

Lisboa	Faro	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.

Lisboa	Pias	Lisboa
Part.	Cheg.	Part.
7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.
		4-45 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.
		7-47 t.

Casa Branca	Faro	Casa Branca
Part.	Cheg.	Part.
7-40 m.	8-5 n.	6-30 m.
		7-30 n.

TUNES	POÇO BARRETO	TUNES
Part.	Cheg.	Part.
3-35 n.	4-21 m.	5-26 t.
8-10 m.	8-41 m.	7-0 t.

FARO	POÇO BARRETO	FARO
Part.	Cheg.	Part.
4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.
		8-33 m.

Figueira	Pamp.	Figueira
Part.	Cheg.	Part.
5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.
4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.
Part.	Cheg.	Part.
8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.
12-25 t.	6-34 t.	a 1-25 t.

Mangualde	Guarda	Mangualde
Part.	Cheg.	Part.
p 10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.
		4-25 m.

Porto	Braga	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.
8-0 m.	10-35 m.	7-50 m.
11-0 m.	1-20 t.	11-50 m.
5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.

Porto	Valença	Porto
Part.	Cheg.	Part.
8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.
5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.

Porto	Vianna	Porto
Part.	Cheg.	Part.
d 4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.
		10-39 n.

Vianna	Valença	Vianna
Part.	Cheg.	Part.
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.
		8-5 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto
Part.	Cheg.	Part.
7-30 m.	3-0 t.	11-0 m.
		6-45 t.

Porto	Regoa	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.
4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.

Porto	Penafiel	Porto
Part.	Cheg.	Part.
6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.
		9-40 n.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
Part.	Cheg.	Part.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.
		9-0 n.

Porto	Guimaraes	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.
5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.

Porto	Guimaraes	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.
5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.

Porto	Guimaraes	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.
5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.

Porto	Guimaraes	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.
5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.

Porto	Guimaraes	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.
5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.

Porto	Guimaraes	Porto
Part.	Cheg.	Part.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.
11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.
5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL



O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 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 Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, vap. allem. **Herzog**. Sahirá a 30 de novembro.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Anvers e Havre, vapor sueco, **Karin**. Sahirá a 27 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Thomas**. Sahirá a 17 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeus, (em direitura) vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 20 de novembro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Cette e Marselha, vap. fran. **Saint Barnabé**. Sahirá a 16 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Brésil**. Sahirá a 19 de novembro.

Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



Havre, e Liverpool, vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 21 de novembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Huelva, Cadiz e Malaga, vapor norueguez **Franco**. Sahirá a 21 de novembro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



La Palice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 20 de novembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Corrientes**. Sahirá a 2 de dezembro.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio 19, 1.º



Marselha e Genova, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a 26 de novembro.

Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Romolares, 4, 1.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Velas), Caes do Pico e Fayal, vapor port. **Funchal**. Sahirá a 20 de novembro.

Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



New-York (via Acores), vapor portuguez **D. Maria**. Sahirá a 18 de novembro.

Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 17 de Novembro.

Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 18 de novembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez **Hubert**. Sahirá a 26 de novembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará, e Manaus vapor allemão **Hungaria**. Sahirá a 24 de novembro.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



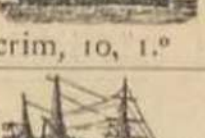
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Santa Fé**. Sahirá a 22 de novembro.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.º



Pernambuco e Parahyba do Norte, vap. inglez **inventor**. Sahirá a 22 de novembro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Deserto e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Rosario**. Sahirá a 21 de novembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinha, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 21 de novembro.

Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata 8, 1.º



S. Vicente. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres, vap. ing. **Thames**. Sahirá a 26 de novembro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 21 de novembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A communicação mais rapida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis.