

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Rosto e Indice do 14.º anno.

SUMMARIO

QUESTOES DE TARIFAS.....	17
MELHORAMENTOS DE LISBOA.....	18
PORTE OFFICIAL—Decreto de 24 de dezembro do Ministerio das Obras Publicas.....	19
NOTAS DE VIAGEM — VII — Neuchâtel e o Valle de Montier.....	20
O METROPOLITANO DE PARIS.....	21
ENGATES AUTOMATICOS.....	22
CAMINHO DE FERRO DE BENGUELLA.....	22
PARAGEM RAPIDA DOS COMBOIOS.....	22
CANAL INTEROCEANICO.....	22
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Maior e menor cotação mensal e annual de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	23 a 25
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação do Rocio—Poço Barreto a Silves — Ramal de Aviz—Minho e Douro — Pampilhosa a Porto.....	26
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Italia — Russia — Estados Unidos da America — Inglaterra-Colonias.....	25 e 26
NOTAS VARIAS.....	27
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA Relatorio do Conselho de Administração.....	27
ARREMATACOES.....	28
AGENDA DO VIAJANTE.....	30 e 31
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1902.....	31
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	32

QUESTÕES DE TARIFAS

Um correspondente do nosso estimado collega *Commercio do Porto*, pessoa evidentemente versada em assumptos de trafego ferroviario, refere-se, de fôrma lisongeira, ao artigo que publicamos aqui em 1 de junho do anno findo, sobre unificação de tarifas, e apreciando, depois das nossas opiniões, que applaude, varios casos sobre o systema tarifario das nossas linhas ferreas, avança uma ideia que não podemos deixar de combater; tal é a de que a fiscalização das linhas exploradas por companhias fosse commettida ao conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado, incumbindo-lhe o exame de tarifas d'essas linhas.

Não teve o articulista certamente em vista que desde dezembro de 1898 existe creada por um decreto uma comissão de tarifas á qual incumbia justamente a missão a que ambos nos referimos.

Já anteriormente fôra creada, no ministerio das Obras Publicas, uma comissão especialmente encarregada de estudar o meio de adoptar entre nós aquella famigerada tarifa de zonas, posta em vigor nos caminhos de ferro austro-hungaros e cujos phantasiosos resultados no principio chegaram a aquecer alguns cerebros facilmente esquentadiços.

Essa comissão trabalhou e reuniu-se algumas vezes, até que a nossa *Gazeta* lhe demonstrou com argumentos convincentes, por incontestaveis, a impossibilidade da adopção, no nosso paiz, do preconizado systema do mathematico Baross, que só deu em resultado um enorme prejuizo para as rêdes em que foi adoptado e que em Portugal teria, certamente, os mesmos perniciosos effeitos.

A comissão das zonas, depois d'uma lucida exposição d'um dos seus membros, o sr. engenheiro Almeida Eça, não mais deu signal de si, e prestou nisso um bom serviço ao paiz.

A comissão nomeada em dezembro de 1898 para o exame de tarifas pouco se reuniu e quasi nada trabalhou, contentando-se em examinar os contractos particulares que as companhias submettiam á approvação do governo.

Em 1900 já não deu signaes de si.

Agora, pela reforma do sr. Vargas de que demos aqui a parte que se refere a caminhos de ferro, reforma que abrange todas as corporações consultivas do ministerio, foi creado um conselho de tarifas exclusivamente composto de pessoal superior das obras publicas e quatro vogaes dos conselhos de commercio e agricultura, sendo apenas ouvidos, *para prestar esclarecimentos* (o gripho é nosso) os representantes das companhias (que não se diz se serão um ou mais, por cada uma) *sempre que* (continuamos a griphar) *o conselho haja de se occupar de assumptos que lhes digam respeito.*

A reforma foi, pois, prejudicial ao principio que sempre tivemos em vista. A comissão manqueja de elementos que lhe deviam ser completamente indispensaveis; é hoje, portanto, nada mais que uma comissão official que será muito competente para o estudo de tarifas das linhas do Estado, podendo nessa qualidade estabelecer concorrencias de trafego para as quaes essas linhas não foram construidas nem são exploradas.

Uma duplicação de conselho de administração d'aquella rêde, nada mais

Parece-nos, pois, inutil e d'uma inutilidade que pôde originar um embate de competencias prejudicial.

Para o exame d'essas tarifas lá está o conselho administrativo, a que não falta competencia; para as tarifas das companhias não são bastantes esclarecimentos dos representantes d'ellas; um pouco mais é necessario; a discussão, o voto; e sendo esses representantes só chamados quando se trata de tarifas que respeitam ás suas linhas, a lei é bastantemente injusta, porque bem vulgar é que uma linha seja prejudicada pelos manejos tarifarios de outra linha extranha.

Os proprios factos que o articulista cita, e o sr. ministro bem conhece, da lucta que até 1898 houve entre as companhias Real e da Beira Alta são exemplo frisante do que avançamos.

Também não pôde um conselho de administração de uma rede ferroviária, embora pertencente ao Estado, embora com intelligencia, competencia e justiceiros principios de sobra, como o que ahí temos, fiscalizar os actos d'uma companhia particular.

Mas concretizando as nossas observações no que se refere a questões de tarifas, parece-nos que, já que tantas erratas teem vindo no «Diario», seria conveniente modificar o artigo 36.º e seus §§ da lei de 24 d'outubro ultimo, no sentido das observações que deixamos feitas.

Com uma organização do conselho em que entrassem todos os elementos que lhe são indispensaveis poderia conseguir-se uma remodelação geral, completa e perfeita de toda essa enormidade de tarifas das diferentes administrações, dando-lhes homogeneidade, regra que hoje não teem.

De instituição similar, em França, até representantes da classe operaria fazem parte; e nós que estamos sempre promptos a copiar do estrangeiro não iríamos mal se dêssemos maior latitude a esse conselho.

Como está não servirá senão para um dia se parodiar, sobre elle, os versos de Malherbe: «il aura vécu ce que vivent... les ministères.»

MELHORAMENTOS DE LISBOA

I — A viação publica

A nova commissão administrativa da camara de Lisboa, que já tem feito algumas coisas razoaveis e é bem capaz de fazer outras, não tem ainda feito muitas outras cuja urgencia se impõe.

E' natural que quem entra para uma administração, herdando o poder das mãos d'uma gerencia desleixada, não possa, rápida e energicamente, olhar a tudo que resta por fazer.

Por isso temos deixado em descanso a nova administração municipal lisbonense, e só d'ella nos temos occupado para a louvar no que tem feito de bom, que é pouco, como dissémos, mas ao menos não tem feito o mau, como a sua antecessora, de detestavel memoria. Mas já lá vão seis mezes de funcções, e mansamente vamos tratando de lhe lembrar uma parte do que ha a fazer, já que, a continuar-se tão pachorrentamente, longo tempo Lisboa terá que esperar por melhoramentos dos que tanto necessita.

Quem compara a nossa capital com a quasi unanimidade das cidades estrangeiras, mesmo as de provincia que não são capitães, encontra-lhe, a par da sua belleza e da sua superioridade topographica, grandes defeitos que por toda a parte se teem corrigido, menos por cá.

Um d'esses está no seu reles systema de calcetamento, outro nos pessimos vehiculos que servem para transporte de passageiros.

Parece á primeira vista que estes assumptos não se compadecem com a indole d'um jornal dedicado a caminhos de ferro; elles que só respeitam as vias ordinarias urbanas e ao serviço de viação por motor de sangue. Mas não é assim.

Não só a nossa folha tem na sua bandeira, por lema, occupar-se de tudo que respeita aos progressos do paiz, como todos os melhoramentos nas cidades são outros tantos attractivos para os viajantes, e assim redundam em beneficio dos caminhos de ferro.

Se uma cidade se torna attrahente, cheia de conforto, de boa luz, de grandiosos palacios, monumentos,

parques, divertimentos etc., a vinda a ella de forasteiros é muito maior e as vias ferreas que a servem prosperam com isso.

Para esse fim — para attrahir forasteiros — muita coisa se tem feito, sendo uma das principaes a remodelação das leis sanitarias com o diminuição de prescripções quarentenarias, assumpto a que noutra logar nos referimos.

A par d'esse melhoramento moral deviamos attender — é preciso que se attenda — a outros melhoramentos e aformoseamentos da nossa capital, de forma a tornal-a apreciavel pelos que nella habitam e pelos que eventualmente aqui veem passar uns dias.

Ora Lisboa tem pessimamente calçadas as suas ruas, e isso se torna uma incommodidade que muito a prejudica.

Não se comprehende como seja ella a unica cidade das de primeira, ou mesmo de segunda ordem, da Europa onde ainda se consinta o macadam, que no verão produz uma poeirada insupportavel, e no inverno a horrivel lama que todos temos visto nos ultimos dias.

Mas Lisboa tem rampas como poucas d'essas cidades, e aquelle pavimento é preciso para a viação ordinaria.

Pois faça a camara estudar, pelos seus engenheiros, que os tem conhecedores do que se faz e se pôde fazer, quaes os meios de remediar este inconveniente, e já com esse passo teria começado a prestar um bom serviço aos muncipes.

Nas ruas da baixa, porém, ruas por assim dizer planas, não se dá esta exigencia, e por isso não se devia empregar nellas o pavimento de pedras mais ou menos irregulares que produzem um ruido enorme com o rodar dos vehiculos, que se deslocam abrindo differenças do nivel que causam grandes solavancos, tornando incommodo andar por ellas de trem.

O pavimento de madeira, beton ou outra materia que apresente uma superficie regular está naturalmente indicado.

E' muito mais caro? Mas se a camara calcular bem quanto lhe custa o actual calcetamento com as continuas reparações, pela sua má qualidade e peor execução, verá que pouco mais gastaria adoptando systema muito mais aperfeiçoado e mais digno d'uma capital.

E essa pequena differença seria paga com entusiasmo por meio d'um augmento no imposto de viação, por todos os donos dos vehiculos que muito economizariam no gasto dos rodados e até na conservação dos animaes de tiro.

Imagine-se que bello effeito produziriam as ruas Aurea e Augusta, praça de D. Pedro e Avenida com um pavimento regular, de madeira ou asphalto, sobre o qual deslisariam sem esforço os modernos trens de rodas de pneumaticos, que, no estado em que actualmente se encontram as ruas, faz lastima ver aos pulinhos, como pardaes, por sobre pedregulhos de estrada sertaneja.

Esta obra podia ser considerada um annexo das da Avenida, que sem ella poderá ser completada na sua extensão, mas não ficará completa quanto a aformoseamento.

Mesmo nas ruas em que, por serem de secundaria importancia, a adopção d'um pavimento de systema moderno, mais custoso, não se torna necessario, o calcetamento devia ser mais cuidado, bastando para isso que a construcção fosse fiscalizada de forma que a má execução do trabalho não produzisse os effeitos que hoje se dão, avariando-se o pavimento logo poucos dias depois de ter sido feito.

E' velho o proloquio que diz que «erros de calceiteiro e de medicos a terra os tapa.»

Que os srs. camaristas tratem cuidadosamente de evitar os erros d'estes coveiros de pedra miuda, e o que se despende em fiscalização poupar-se-ha em despesas de conservação.

Isto é quando *conservarem*, o que até hoje não teem feito senão... ás suas cadeiras.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Repartição Central

Senhor.—O regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado tem entre nós, como em outros paizes, passado por phases successivas, por vezes num parallelismo tão concordante, que facil é julgar uma organização não só pelos resultados da experiencia propria, mas e ainda pelo estudo da lição alheia.

A carta de lei de 14 de julho de 1899, considerando o problema administrativo em questão, como industrial, resolvendo-o em harmonia com a solução adoptada pela quasi totalidade das companhias exploradoras de redes ferro-viarias, e confiando, por isso, a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a um conselho, investido de largas attribuições, representa um notavel progresso sobre a forma por que taes serviços se regulavam anteriormente.

Mas dando ao conselho uma autonomia administrativa, quasi discricionaria sobre certos assumptos, em completo desequilibrio com as responsabilidades, que não lhe ficaram cabendo, não relacionou nitidamente essa autonomia de resoluções com a acção governativa sobre quem as responsabilidades impendem.

Convém corrigir tal desequilibrio.

Porque sendo ao Ministro, responsavel perante o Parlamento, a quem compete, por intermédio de pessoal sob as suas ordens, dirigir os altos interesses do Estado, não póde, nem deve continuar em aberto uma excepção para os caminhos de ferro, que tão importante papel representam na vida economica da nação. A delegação permanente dos poderes do Ministro num conselho, entidade, de facto e de direito, em certos casos, independente da acção governativa e legalmente irresponsavel, é contraria aos principios fundamentais da auctoridade e responsabilidades ministeriaes.

E nem bastam, para remediar o mal, o bom senso dos ministros, nem da parte do Conselho a boa vontade, o zelo, a competencia, nem a dedicação desinteressada pelo serviço. E' uma questão de principios, não de pessoas.

Taes são as razões principaes que justificam o projecto de decreto que tenho a honra de submeter á approvação de Vossa Majestade, cujas disposições se acham aliás já esboçadas em parte, na legislação em vigor.

Assim, a formula de uma commissão executiva implicitamente está comprehendida na materia dos artigos 7.º e 8.º do regulamento do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 2 de novembro de 1899.

No presente diploma apenas se lhe definem as attribuições.

Egualmente entra nas disposições geraes, actualmente vigentes, o disposto no artigo 7.º e no § unico do artigo 8.º, este ultimo plenamente justificado ainda pela especialização dos respectivos serviços.

Outras disposições apparecem como deducção logica do pensamento fundamental, expresso nos primeiros artigos e na legislação actual.

E na impossibilidade de dar exacto cumprimento ao preceituado nos paragraphos 3.º e 4.º da base 1.ª, que faz parte integrante da lei de 14 de julho de 1899, e no decreto de 23 de dezembro do mesmo anno, respeitei todavia no artigo 8.º o principio fundamental, que á sua elaboração presidiu, não admittindo nos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado pessoal estranho aos quadros do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Mantendo, pois, o actual regime da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, o presente projecto de decreto, que espero merecerá a approvação de Vossa Majestade, visa sómente a melhorá-lo no seu funcionamento, distribuindo convenientemente as attribuições e as responsabilidades a quem de direito devem incumbir.

Paço, 24 de dezembro de 1901. — Manuel Francisco de Vargas.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria,

e os Ministros e Secretarios de Estado das mais repartições, e usando da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 18.º da carta de lei de 12 de junho de 1901: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A administração dos caminhos de ferro do Estado continua a ser dirigida, sob a auctoridade immediata do Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria, pelo *Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado*, em conformidade do disposto na carta de lei de 14 de julho de 1899, com as alterações e modificações constantes do presente decreto.

Art. 2.º A execução das respectivas decisões ministeriaes e das deliberações do Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, bem como a expedição e resolução dos negocios correntes, é confiada a uma *Commissão executiva* do mesmo conselho, a qual será composta pelo seus tres vogaes technicos.

Art. 3.º Os vogaes da *Commissão executiva* despacham directamente com o Ministro e respondem, perante elle: pela marcha regular dos serviços; pela observancia das leis, decretos, regulamentos e instrucções que vigorarem; pela unidade administrativa e pela applicação das regras organicas a que estão sujeitos os serviços; pelo exacto cumprimento dos deveres e obrigações que incumbem a todo o pessoal dos caminhos de ferro do Estado; e pelo cuidado, regularidade e promptidão com que todos os assumptos devem ser tratados.

Art. 4.º Todas as deliberações do Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado serão sujeitas á approvação ministerial, e apresentadas a despacho pela *Commissão executiva*, juntamente com os motivos que as justificam ou provocam, e todos os esclarecimentos necessarios para completa e inteira elucidação dos assumptos respectivos.

5.º Incumbe á *Commissão executiva* a inspecção de todas os serviços das direcções dos caminhos de ferro do Estado.

Art. 6.º Os serviços centraes, a que se referem os §§ 3.º e 4.º da base 1.ª que faz parte integrante da carta de lei de 14 de julho de 1899, e mais legislação em vigor, serão dirigidos, sob as ordens immediatas da commissão executiva, pelo Secretario do Conselho de Administração.

Art. 7.º São applicaveis aos quadros dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado as disposições do artigo 9.º do Regulamento geral das direcções dos caminhos de ferro do Estado, approved por decreto de 16 de novembro de 1899.

Art. 8.º A primeira nomeação para os logares dos quadros dos serviços centraes da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado só poderá recahir em empregados effectivos ou addidos dos quadros do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

§ unico. O logar de chefe de contabilidade geral poderá ser preenchido pela forma indicada no § 15.º da base 1.ª que faz parte integrante da carta de lei de 14 de julho de 1899.

Art. 9.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino e os Ministros e Secretarios de Estado das demais repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 24 de dezembro de 1901. — REI. — Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro — Arthur Alberto de Campos Henriques — Fernando Mattoso Santos — Luiz Augusto Pimentel Pinto — Antonio Teixeira de Sousa — Manuel Francisco de Vargas

Caminho de ferro Transsiberiano

O caminho de ferro oriental asiatico, de que já largamente nos occupámos nos n.ºs 330 e 331, é uma das empresas mais estupendas dos modernos tempos que apesar de todas as duvidas e temores se conseguiu realizar e cujos resultados de vastissimo alcance influirão poderosamente em todo o mundo civilizado.

Pela primeira vez na historia do mundo, a Russia e o Extremo Oriente encontram-se enlaçados por vinculos de ferro, e a Siberia, que era uma especie de dependencia mais ou menos fóra das zonas civilizadas, está por este facto completamente assimilada aos dominios do Tzar, e na expectativa de um incalculavel e assombroso movimento commercial e social.

O projecto do grande caminho de ferro foi suggerido pela primeira vez em 1857, mas a despesa orçamentada era de tal ordem, que o governo se acobardou na presença de tão formidavel idéa.

No dia 24 de maio de 1891, o actual Tzar, que então era apenas herdeiro da corôa imperial, inaugurava solemnemente os trabalhos d'essa formidável construção; mas as condições em que esses trabalhos começavam eram tão pouco favoráveis, que todos os entendidos prognosticavam serem precisos pelo menos vinte annos antes que se achassem collocados os rails da grande via ferrea.

A principio, com effeito, tudo se passou lentamente, tendo sido dividida a construção em sete secções começadas simultaneamente; mas logo que o actual ministro da fazenda sr. Witte tomou posse dos negocios da sua pasta, a construção entrou numa phase de rapidez tal, que o secção desde Tshelabinsk até Krivoshtshekovo foi aberta ao trafego regular em 27 de outubro de 1896. No anno seguinte a ponte sobre o rio Obi medindo quatrocentos metros de extensão achava-se concluida. A secção do centro da Siberia, 1830 kilometros, estava prompta em agosto de 1896, e tres annos depois a grande ponte sobre o Jenisei demonstrava soberbamente a habilidade technica e o trabalho rapido dos engenheiros russos. A secção entre Khabarovsk e Stretensk apresentava difficuldades muito superiores a tudo quanto até ahi se realizara nas outras secções. O projecto que se tinha feito sahiu errado, a região que a linha tinha forçosamente de atravessar era muito montanhosa e erizada de obstaculos, de modo que o custo d'essa parte da linha promettia tornar-se arruinador.

Depois de muita discussão e detalhados estudos resolveu-se então cortar por Mandchuria.

Esta região encontrava-se em territorio da China, mas tão proximo da fronteira russa que facilmente se podia defender sem a annexação.

O conde Lovanoff approvou calorosamente o projecto e se tivesse vivido, muito provavel seria que não se chegasse a conhecer absolutamente nada do convenio russo-chino; mas o seu successor, conde Muravieff, desejoso de notoriedade, alterou o plano e, de accordo com o ministro da guerra, optou pela construção de uma linha muito mais ao sul, e muito mais para o interior do territorio china, devendo passar sobre o Bodonay. Antes porém de começarem as obras, fez-se uma nova modificação do projecto, escolhendo-se Porto Arthur para ponto terminus da linha.

As condições do convenio realizado pelo Banco russo-chino são conhecidas: decorridos 80 annos, a linha passa a ser propriedade do governo da China que terá o direito de adquiril-o 44 annos antes, se assim o desejar. Até lá fica sob a administração russa, e defendido por soldados russos, implicando d'esta maneira a annexação de toda a provincia da Mandchuria.

Só o tempo poderá dizer se este grande caminho de ferro corresponderá ás boas esperanças que sobre elle se fundaram. Debaixo do ponto de vista economico não resta duvida que jámais o governo do Tzar emprehendeu uma obra de resultados mais brilhantemente proveitosos. A Siberia, que até ha poucos annos era um encargo monumental para o Imperio, uma vasta propriedade que forçosamente teria de permanecer inculta e abandonada, abre-se assim ás grandes culturas e põe-se em communicação com o este da Europa. As riquezas mineraes e agricolas da Mandchuria e de uma parte da China serão levadas á Siberia e toda a vida economica do Imperio passará por uma mudança tão radical quanto benefica.

Entre outras vantagens a Siberia será rapidamente colonizada por trabalhadores, emigrados das provincias europeas da Russia, onde a vida se lhes torna já difficil e até penosa.

Todas as industrias que até agora eram desconhecidas desde Kassin até a costa do Pacifico receberão um novo estimulo. A exploração das riquezas mineiras hão-de attrahir os capitaes estrangeiros, impulsionando formidavelmente a industria. O ouro, a prata, o cobre, o estanho, a hulha, tudo se encontra ainda nas entranhas d'essa terra extranha, tal como o estava quando o fero mastodonte arrastava a sua fórma gigantesca pelas margens do Lena. Não só esses thesouros se acham por assim dizer ainda intactos, mas, ainda as quantidades de productos mineiros que a terra da Siberia escondem deixam suppor a existencia de um incalculavel thesouro.

Outra vantagem que resultará da construção do caminho de ferro é uma distribuição mais equitativa dos cereaes, o que contribuirá para diminuir o numero e a intensidade de fomes periodicas que reduzem povoações inteiras á ultima miseria, ao mesmo tempo que outras se acham abarrotadas de trigo em virtude da extraordinaria abundancia que d'elle ha, e da impossibilidade de encontrar quem o compre pela falta de meios de transporte.

Quanto aos lucros immediatos do governo, são elles numerosos e consideraveis. O rendimento calculado das tres linhas, entre transportes de mercadorias e passageiros, é de 5 milhões de rublos por anno. A supressão dos serviços de correios pagos pelo estado e do transporte dos criminosos para Sahkalien calcula-se em 3 milhões de rublos approximadamente.

E a contribuição annual de 15 milhões de rublos que até agora teem sido pagos á China pelo transporte do chá, atravez dos dominios do Filho do Ceu, ficará d'ora ávante nas algibeiras dos commerciantes russos.

Debaixo do ponto de vista strategico, o caminho de ferro siberiano tem ainda uma significação immensa e manifesta. Elle offerece uma excellente protecção para as fronteiras russas com a China, devendo servir de base militar para as operações contra o Japão, admitindo-se que uma tal necessidade se apresente. A China será o ponto sobre o qual se fixem os olhares dos futuros estadistas da Russia.

Os problemas do Extremo Oriente são numerosos e graves. O centro de gravidade do mundo politico está-se trasladando rapidamente para as margens do Grande Oceano. O Pacifico será o Mediterraneo do futuro, e uma posição firme naquella costa, e a conservação da posição que alli occupa são consideradas da mais alta importancia para o governo russo.

Quanto ao papel predominante que este caminho de ferro virá a ter no commercio internacional, só o tempo poderá responder. Em todo o caso será necessario introduzir modificações de vulto na construção já feita, e que a rapidez com que foi realizada muito prejudicou, para que a velocidade possa augmentar e favorecer grandemente o serviço do caminho de ferro transsiberiano.

NOTAS DE VIAGEM

VII

Neuchâtel e o Valle de Montier

Um dos encantos da Suissa é tambem o delicioso viver, placido, das suas cidades pequenas, pouco movimentadas.

Neuchâtel é uma d'essas.

Póde, na sua estação do caminho de ferro, haver um vae-vem enorme de forasteiros que chegam e partem, podem os carros electricos cruzar animadamente as suas ruas, e os vapores do lago regorgitar de passageiros: a vida calma da cidade não se altera; chega a haver socego nas ruas; pela noite, ás 10 horas, tudo dorme; nem theatros, senão um que raras vezes funciona, nem grandes cafés, nem os afamados concertos, nem ruido.

Uma bella avenida de 700 metros de extensão e bastante larga, ao lado d'um jardim bem ensombrado por arvoredos, um pequeno porto sobre o lago e um extenso caes, um lindo edificio de correios e telegraphos e no alto o velho castello, muito merecedor d'uma visita. Monumentos apenas o da Republica e o de David Purry, um benemerito que deixou á cidade quatro e meio milhões de francos (uns 900 contos) para seu embelezamento.

Se por cá tivéssemos um benemerito d'estes, talvez assim se conseguisse... melhorar o Chiado.

E d'ahi talvez não...

Hoteis importantes como em toda a Suissa. Eu, porém, estive no *Faucon*, que não é dos de 1.^a ordem, mas que é muitissimo bom e com excellente serviço, por preços moderados.

Na rua de *l'Eglise* ha um ascensor que em 15 minutos nos leva ao cimo da montanha, ao parque *du Plan*, de onde se gosa uma admiravel vista sobre a cidade, o lago e a cadeia do Jura.

Uma linha de tremvias electricos communica a estação do caminho de ferro com a cidade baixa, para o sul até *Colombier*, a 8 kilometros, e para o norte até *St. Blaise*, extremo do lago, a 4 kilometros.

O systema é igual ao dos nossos, sendo os motores da fabrica de Oerlikon, e divergindo apenas os freios, que são movidos lateralmente, por meio d'uma alavanca no genero das que movem as agulhas e encravamentos do systema Saxby.

Parece-nos este systema melhor do que o de manivela horizontal, porque trava mais rapidamente.

A linha para Basiléa parte para o norte, pela beira do lago e, atravessando a pequena porção de terra que separa este do lago de Biel, segue a margem d'este lago até a cidade que lhe dá o nome, vendo-se sempre á esquerda a bella cordilheira dos Alpes Bearnese.

Biel é uma outra cidade, secundaria para o excursionista, posto constitua um centro de bellas diversões nos arredores, mas principal pela sua industria de relojoaria de que tem até um curso especial na sua escola polytechnica.

Sahindo de Biel, a via ferrea atravessa um pequeno tunnel e começa a subida da montanha pelo valle de *Sure*, unica passagem que a engenharia encontrou para contornar e vencer a elevação do Montoz que nalguns pontos ascende a cerca de 1.400 metros.

E' extraordinariamente interessante este percurso, cortado por 4 tunneis, e começando por uma pittoresca ponte sobre uma profunda garganta do rio, que depois ainda é atravessado pela linha, em varios pontos.

Ao chegar a *Sonceboz* o viajante que se previna olhando á direita do comboio, porque verá a uns 800 metros outra via ferrea, ou, melhor, a mesma, por onde vamos passar, descrevendo uma apertada curva em volta da cidade.

Neste percurso todo, se vê perfeitamente ora a linha por onde iremos, ora a parte que deixámos. O espectáculo do apertado desfiladeiro é emocionante.

Em breve entramos no tunnel de *Chenevière*, de 1.373 metros, depois do qual a linha attinge a maior altura.

Seguimos, então, o valle do *Birse*, e em breve entramos, descendo vertiginosamente, nos desfiladeiros de *Court*, ainda mais interessantes, talvez, do que os outros.

Não faltam tunneis, galerias, trincheiras de grande altura, taludes de gigantescas dimensões sustentando rochas entre as quaes se aperta a linha.

E assim se continua, sem que o viajante curioso descanse de ver, a um e outro lado, os grandiosos trabalhos d'arte que a construção da linha exigiu e se completam pela grande ponte de *Mönchenstein*, tão celebre pela horrorosa catastrophe da noite de 14 de junho de 1891, em que as vigas cederam e precipitaram no *Birse* um comboio completo, morrendo um numero de passageiros que se acercou de 100. Nos numeros d'esta *Gazeta*, d'aquelle anno se tratou d'essa grande desgraça.

Logo depois sentimos a approximação de uma grande cidade. As estradas ladeadas de habitações pittorescas, e percorridas por vehiculos de todas as qualidades, especialmente as pequenas bicycletas que são meio de transporte correntio em toda a Suissa.

A estação central de Basiléa é grandiosa, e numa situação excellente, abrindo-se-lhe ás portas uma larga praça seguida d'uma avenida arborizada por onde circulam continuamente os carros electricos.

Não ha necessidade do omnibus para o hotel porque no largo da estação temos sete d'esses estabelecimentos, e os demais, na cidade, passa-lhes o carro electrico bem perto.

Estes são com motores da casa Siemens & Halske, e travão de alavanca, como os de Neuchâtel acima descriptos.

Carreiras directas a 10 centimos e a 20 centimos, quer para os extremos de linha a grande distancia quer com correspondencia de uns para outros carros, mas de uma fórmula tão liberal que o passageiro não tem que decidir previamente para onde quer ir, tendo inteira opção pelo caminho a tomar. Entra no carro e pede bilhete de 20 centimos; o conductor marca no bilhete o ponto onde fai tomado, ficando valido para todo o percurso d'aquelle carro ou para passar d'esse a outro que com elle se cruze.

Não se conforma o espaço que resta com o que ha que dizer sobre a Basiléa, nome pelo qual em portuguez se designa a cidade a que os suissos allemães chamam *Basel* e os franceses *Bâle*. E' mesmo por este que mais conhecida é, mas nós não lhe chamaremos assim por causa dos bons linguistas.

O Metropolitano de Paris

A popularidade do caminho de ferro metropolitano de Paris é assumpto posto de parte, por causa da imaginaria atmosphaera venenosa nos seus subterraneos.

Na porta Maillot os passageiros estavam, ha pouco, tão apertados que só com a maior difficuldade elles se podiam desembaraçar e chegar ás portas de sahida das carruagens.

Uma multidão enorme estacionava na plataforma esperando entrar, e parecia tempo perdido a necessidade de uns sahirem primeiro que outros. A ultima foi uma operação bastante complicada e os comboios não podiam esperar — dando-se o signal de partida antes que tudo estivesse prompto. Ha evidentemente ainda grande difficuldade em regular o trafego, e é para admirar que não se dêem mais desastres. A companhia não se deve mostrar embaraçada com estas e outras

cousas enquanto o seu pessoal não estiver bem habilitado. Por exemplo, tres passageiros tinham sido citados para comparecer perante os tribunales de Paris: um por fumar, outro por entrar sem bilhete, e o terceiro por se recusar a esperar e ter o seu bilhete furado. Para honra dos tribunales é preciso que se diga que todos estes delinquentes foram absolvidos.

Engates automaticos

O congresso dos representantes dos caminhos de ferro russos organiza um concurso para a elaboração dos melhores projectos d'um aparelho de engate automatico de vagon, com tres premios de 5.000, 3.000 e 1.000 rublos.

Eis as condições do concurso:

São admittidos a tomar parte no concurso tanto russos como estrangeiros.

O prazo maximo para a apresentação dos projectos termina em 15 de abril de 1903.

As declarações serão apresentadas ou dirigidas pelo correio ao congresso dos representantes dos caminhos de ferro russos em S. Petersburgo, Nevsky, 30, em subscripto lacrado, com a inscripção: «Concurso para a elaboração do projecto d'um aparelho de engate automatico de vagon.»

Dentro do subscripto deve ser posto um outro, tambem lacrado, contendo o nome, sobrenomes e nome de familia ou a razão social do inventor e as indicações sobre a divisa, que tambem deve figurar no proprio projecto.

Caminho de ferro de Benguella

Organizados os projectos relativos ás primeiras duas secções d'este caminho de ferro, comprehendido entre a bahia do Lobito e o Monte Sahoá, numa extensão de 60 kilometros, approximadamente, brevemente será aberto concurso para a empreitada, que representa já um valor importante, e com a qual não succederá o mesmo que succedeu com a primeira, que não teve concorrentes.

Iniciado o caminho de ferro de Benguella, o commercio começará a contar com mais este elemento e irá accomodando a sua orientação ás vantagens que d'elle hão de derivar. Bastará que a parte entre Benguella e Catumbella esteja concluida, o que deve realizar-se poucos mezes depois da adjudicação da empreitada, para que o commercio d'aquella região conte com um auxiliar valioso, e que portanto se facilitem e augmentem as transacções.

Emquanto se procede á construcção das duas primeiras secções, ir-se-hão adeantando os estudos para além do Monte Sahoá, e não haverá nunca interrupção de trabalhos, podendo estes augmentar-se mesmo, conforme o permittirem os fundos especiaes consignados pela lei para este melhoramento.

Na alfandega de Lisboa, durante o anno findo, foi arrecadada a quantia de 30:193\$455 réis, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço consumido pelas fabricas, que, nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899, constitue uma das receitas destinadas á construcção do caminho de ferro de Benguella.

No mez de dezembro findo o rendimento d'este imposto foi de 3:571\$260 réis.

Paragem rapida dos comboios

Segundo vemos no *Giornale del Genio Civile*, o engenheiro inspector dos caminhos de ferro italianos, sr. Nicoli, estudou um aparelho de segurança especial, que, permittindo num dado momento a sahida do vapor da caldeira, no mesmo sentido da marcha do comboio, por effeito do retrocesso produz uma consideravel força para a detenção do trem.

Os effeitos d'este invento demonstram-se com o facto da quantidade de agua contida nas locomotivas, com a pressão de 7 a 12 atmospheras e ainda até 15, ser de 3 a 6 metros cubicos, devendo a energia armazenada nella por effeito do calor ser necessariamente muito grande.

Suppondo, pois, que se adaptam um ou mais injectores dirigidos para deante na parte inferior da caldeira, a comunicação d'esta com aquelles está ordinariamente fechada; mas abre-se instantaneamente logo que o machinista o julgue necessario, verificando-se a sahida da agua fervente com a velocidade que corresponde á dilatação do fluido da pressão inicial á atmospherica, ou seja com uma violencia grandissima, transformando se uma grande parte d'ella em vapor.

A enorme força de reacção que d'este modo se desenvolve em sentido contrario á marcha do comboio faz com que este páre num curtissimo lapso de tempo.

A manobra d'este injector realiza-se por meio de um simples aparelho formado por uma valvula ligada pelo seu eixo a um embolo de maior diametro que aquella, bastando que o machinista se sirva de uma chave para que o vapor, exercendo pressão na parte inferior do embolo, faça com que se levante a valvula.

Canal interoceanico

Segundo a mensagem do presidente da republica dos Estados Unidos da America, Roosevelt, e o relatorio da commissão incumbida de estudar e comparar os traçados propostos, é preferivel o traçado de Nicaragua; calcula-se o custo da construcção em 189.864.062 dollars.

O custo pelo Panamá seria de 141.233.358 dollars, mas havia a addicionar 109.041 para obter a concessão. Os trabalhos já executados são avaliados em 40 milhões de dollars.

O projecto de Nicaragua exige a construcção de eclusas, mas tem uma provisão de agua inextotavel no lago.

Pódem crear-se portos artificiaes nas extremidades do canal com facilidade.

No de Panama ha portos, mas eram necessario despesas consideraveis do lado do Atlantico.

O canal de Nicaragua leva 8 annos a executar; o de Panamá levaria 10 annos ainda.

O total do traçado pelo Nicaragua é de 183 milhas, o do Panamá 40.

As despesas de conservação seriam no de Panamá inferiores ás do Nicaragua em 1.350.000 dollars.

O tempo gasto neste canal á navegacção de navios com grande calado seria de 36 horas, enquanto que no de Panamá seria apenas de 12 horas.

Apesar d'isso o caminho pela Nicaragua é em geral preferivel ao commercio, a não ser para os navios que venham da costa occidental da America do Sul; é tambem melhor para os navios á vela por causa dos ventos dominantes; está em condições hygienicas preferiveis.

Ponderados todos os prós e contras, a comissão optou pelo traçado do Nicaragua.

A comissão do Senado adoptou o projecto Mogan.

Terá de se obter da republica de Nicaragua e da da Costa Rica a concessão do direito de construir este canal.

A republica de Nicaragua cedeu já aos Estados Unidos 100.000 jardas quadradas de terreno na ilha de Omolope no lago de Nicaragua para o estabelecimento d'um sanatorio destinado aos operarios que trabalham na construcção do canal.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de dezembro de 1901

Activo

Capital empregado :	
Construcção até Guimarães	827:808\$639
Prolongamento até Fafe	22:127\$077
Materiaes em deposito	23:931\$723
Devêdores diversos	26:353\$469
Exploração. Despesas geraes de 1901...	28:896\$743
Gerencia (despesas da séde) de 1901...	2:789\$606
Conta de juros de 1901	27:899\$060
Dividendo de 1901	17:844\$000
Dinheiro em deposito	22:601\$385
Caixa	2:356\$561
	<u>1.002:608\$263</u>

Passivo

Capital :	
Acções	300:000\$000
Obrigações	537:030\$000
Accionistas, seus creditos	115\$500
Depositos e fianças	2:906\$844
Contas em liquidação	9:850\$398
Exploração, receita geral de 1901	103:184\$682
Dividendos a pagar	9:617\$000
Juros de obrigações a pagar	14:040\$370
Retenções geraes	11:939\$437
Fundo de amortização	2:970\$000
Fundo de reserva	8:000\$000
Lucros e perdas	2:954\$032
	<u>1.002:608\$263</u>

Porto, 13 de janeiro de 1902.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Veloso*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1902.

A assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, que se reuniu em 3 do corrente mez, elegeu, d'entre os seus membros, uma comissão que apreciase, não só as bases do projectado contracto entre o governo e o banco, como tambem definisse quaes as alterações a fazer na lei organica por que este ultimo se regula. Todavia, surgiu um accionista a protestar contra a legitimidade da reunião, porquanto não fôra observada a exigencia que estipula o prazo de tres mezes para o registo das acções cujos proprietarios devem constituir a assembléa.

Sem embargo d'este protesto, havia já a comissão eleita iniciado os seus trabalhos, em que proseguia adeantada, quando, pelo tribunal do commercio, — para quem o accionista protestante recorreu — foi intimado o conselho geral do banco a responder ás allegações do protesto. Apressou-se o conselho a apresentar a sua contestação, que o tribunal julgou procedente, indo, diz-se, apellar a parte contraria. Mas a comissão eleita é que entendeu dever suspender os seus trabalhos, até a solução, pelos tribunaes, da pendencia suscitada.

Este é, muito pela rama, o actual estado da questão. Temos, pois, como se vê, novo compasso de espera, nada lucrando com isso, afigura-se-nos a nós, os interesses dos accionistas, do governo e do paiz.

Sem querermos por fórma alguma intrometter-nos em ques-

tões juridicas, para que nos falta a competencia profissional, mas valendo-nos simplesmente do raciocinio e de alguma pratica que temos de assumptos financeiros e mercantis, não encontramos nos estatutos do banco artigo algum com que se possa invalidar a legitimidade da assembléa reunida em 3 do corrente. Observam, não ha duvida, os estatutos o prazo acima referido de 3 mezes para o registo de acções, e por certo que essa reunião foi composta de todos os accionistas de cinco e mais contos de réis nominaes, que tenham suas acções, ou averbadas ou depositadas no banco, com aquelle prazo de antecedencia ao dia da sessão. A faculdade do deposito não é periodica, é permanente em todas as sociedades que teem acções ao portador; e nem de outra maneira nos parece que se poderia organizar uma lista de accionistas para o caso que nos occupa, ou para outro identico, muito mais quando haja urgencia de se convocar uma reunião.

Verdade é que, pela lei do banco, a assembléa geral extraordinaria só pôde reunir-se — para alteração de estatutos, augmento de capital e liquidação do estabelecimento. — Mas dá-se exactamente a circumstancia de que a acceitação do contracto, em projecto, com o estado, implica, em mais de um ponto, a alteração dos estatutos, como, por exemplo, quanto respeita á conta corrente, á partilha de lucros com o estado e á reserva de metal.

Mas fiquemos hoje por aqui, aguardando a solução, que Deus traga rapida, d'estas controversias. E, respeitando as opiniões de todos, seja-nos licito lamentar que se esteja perdendo um tempo precioso, sem a certeza de um resultado pratico e util...

Diz-se que o senhor ministro da fazenda conta apresentar, brevemente, no parlamento, a sua proposta de lei a que já aqui opportunamente alludimos, — substituindo a actual moeda de bronze por identicos typos em nickel, recolhendo os actuaes cunhos de 50 e 100 réis d'este metal, e restaurando o antigo tostão de prata.

Não repisamos agora sobre a necessidade, cada vez mais instante, d'esta medida, agradável decerto a todos, pelas abundantes falsificações em estanho e cobre que por ahi circulam. Se governos teem consciencia, deve ser uma questão de consciencia para o governo o recolher toda a moeda de 50 e 100 réis falsa que por ahi enxamea; tanta responsabilidade cabe ao estado em uma emissão com todos os requintes e predicados para ser, desde logo, falsificada como foi...

O povo é que não pôde nem deve aguentar com essa sangria mais.

Passemos agora á resenha do movimento bolsista na quinzena finda:

Valores do Estado. — Foram, d'esta vez, muito regularmente procurados, sobretudo as inscrições que se firmam hoje a 39,15.

As obrigações de 4 % 1888 tambem tiveram bastantes pretendentes, fechando a 20\$500. As de 1888 4 1/2 % conservaram as suas cotações de 57\$500 coupon e 58\$000 assentamento. As de 1890 4 % foram as menos pretendidas. Ficam a 49\$500.

Acções de bancos e companhias. — Tambem foram bastante procuradas, o que lhes influiu nas cotações. Assim as do Banco de Portugal cotam-se hoje a 148\$000; as do Banco Commercial a 135\$000; as do Lisboa e Açores a 127\$400 e as do Ultramarino a 125\$000.

As da Companhia dos Tabacos continuam a 135\$500 coupon, e as dos Phosphoros tiveram procura que as fez subir a 78\$000.

Obrigações do Credito Predial. — Poucas operações se effectuaram neste papel, ficando as prediaes de 6 % assentamento a 95\$300 e as de 5 % a 92\$650.

Empresas africanas. — Muita procura e animação. As obrigações Atravez Africa cotam-se a 83\$000. As acções das Companhias de Moçambique e da Zambesia vão recuperando o perdido: as primeiras ficam a 11\$200 e as segundas a 4\$400.

Emfim, o anno pronuncia-se com bons auspicios e oxalá que as posteriores operações possam em vulto e valor justificar esta estreia.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	40 1/4	40 1/8	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 %
» cheque..	39 7/8	39 3/4	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	712	714	Agio Buenos Ayres	—
» cheque.	718	720	Cambio do Brazil.	12 3/8
Berlim 90 d/v.....	292	294	Premio da libra...	1\$510
» cheque....	295	296	e	—
Francfort 90 d/v...	292 1/2	294 1/2		
» cheque..	295 1/2	296 1/2		
Madrid cheque...	875	890		1\$520

titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior		Menor	
39,10	37,20	38,80	38,50	39,40	38,75	40	39,55	40,10	38,65	40	38,70	Novembro	40,10	Janeiro	37,15
39,05	36,50	38,85	38,74	39,50	38,75	40,20	39,45	40	38,75	40	38,70	Outubro	40,20	"	37,09
19,850	19,500	20,100	19,800	20,300	20,000	20,300	20,100	21,000	20,250	20,500	20,400	Novembro	21,000	"	18,000
47,800	47,600	48,000	48,000	52,000	51,000	50,800	50,500	50,000	49,500	49,000	49,000	Outubro	50,800	Maio	46,200
55,600	55,000	57,500	55,000	59,000	57,500	58,500	57,200	57,500	56,000	58,000	57,000	Setembro	52,000	Janeiro	46,000
55,800	54,300	57,000	55,700	58,500	57,200	57,700	57,000	57,000	56,000	57,000	56,700	"	59,000	Abril	53,200
128,500	128,500	-	-	125,500	125,500	125,000	124,000	125,000	125,000	122,100	122,100	"	58,500	Maio	53,000
146,000	143,000	147,500	145,700	147,650	147,000	149,500	147,700	151,500	149,500	149,000	144,000	Fevereiro	130,600	Fevereiro	122,000
133,000	130,000	132,500	130,500	134,000	132,500	134,500	134,000	134,500	134,000	134,500	134,000	Novembro	151,500	Março	146,500
125,000	121,600	123,900	120,000	123,500	122,000	125,500	123,500	125,800	123,500	124,200	124,000	Outubro	134,500	"	125,500
125,000	121,000	125,500	123,200	125,500	124,000	126,000	125,000	127,500	126,000	126,500	125,000	Abril	127,800	Agosto	120,000
135,200	133,000	135,600	128,600	132,500	130,200	132,000	129,000	134,800	129,000	136,200	134,000	Novembro	127,500	Fevereiro	118,500
76,000	74,400	78,000	76,800	78,000	77,200	79,100	77,700	79,000	72,200	75,000	73,000	Dezembro	136,200	Janeiro	115,000
17,000	16,300	17,000	16,700	15,800	15,500	-	-	15,500	15,500	16,200	15,500	Janeiro	87,700	Novembro	72,200
94,800	91,400	94,650	94,000	94,600	94,000	95,500	94,500	97,500	94,600	97,700	96,500	Março	18,400	Setembro	15,500
91,650	91,000	91,750	91,000	92,200	91,500	93,200	92,100	93,800	92,300	94,500	91,000	Dezembro	97,700	Junho	90,800
90,800	90,000	92,000	90,800	91,800	91,500	92,500	91,800	92,600	92,500	92,400	92,000	"	94,500	Fevereiro	90,000
82,500	81,800	82,600	81,400	83,500	80,200	83,000	82,500	83,000	82,000	83,500	80,500	Novembro	92,600	Janeiro	88,700
20,800	20,200	20,300	20,000	20,300	20,150	20,300	20,100	20,900	20,000	21,900	20,950	Maio	84,800	"	77,000
82,500	82,000	83,800	82,500	-	-	54,000	53,000	54,000	53,800	52,200	52,200	"	24,800	Junho	20,000
84,100	81,000	82,000	81,400	82,000	81,800	84,300	81,900	84,300	82,600	84,000	80,800	Outubro	54,000	Janeiro	48,000
26,90	25,87	26,15	25,45	26,30	26	26,20	25,75	27,57	25,77	28,02	27,17	"	84,300	Fevereiro	70,000
66	64	62	60	65	61	62,25	60	62,50	60,50	71	62	Dezembro	28,02	Janeiro	23,55
32	30	31	30,50	30,50	28	30	25	24,75	22	40	29	Março	72,50	Agosto	60
191	177	186	176	180	159	167,50	152	165	157	199,50	171	"	40,25	Novembro	22
268	249	254	245	251	221	232	220	226	217	275	241	"	207	Outubro	152
280	230	237	221	232,50	190	199	185	192	180	232	189,50	"	293	Novembro	217
335	320	335	324	335	331	335	328	340	329,75	347	340	"	295	"	180
83	77	81,50	77	85,25	80,50	81,50	78,50	85	79	93	84	Dezembro	347	Janeiro	300
76	74,50	78	75,50	79,75	77	78	75,95	76	71	78,50	74,50	"	93	Julho	77
86	80	86	82,50	86	80,50	82	75	78	75	95	79	Fevereiro	80	Novembro	71
286	280	300,50	280,50	298	280	289,50	275	279,50	277,75	298	284	Dezembro	95	Outubro	75
26	25	25,87	25,37	25,81	25,50	25,75	25,50	27,62	25,50	27,87	26,75	Abril	307	Junho	271
57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	Dezembro	27,87	Janeiro	23,50
63,25	62	65	63	65,06	64,50	65,43	64,25	66,50	65,12	69,62	66,25	todo anno	57,25	todo o anno	57,25
53,60	61,10	63,12	62,30	64,12	63,12	65,25	63,50	65,75	65,25	65,75	65,75	Dezembro	69,62	Janeiro	59,88
												Novembro	65,75	Fevereiro	59,50

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas		Periodo de exploração	1902-901			1901-900			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
			Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902-901	1901-900	1902-901	1901-900
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ...	24 31 Dez	693	Réis 81.032.000	Réis 116 929	693	Réis 78.832.376	Réis 113 755	Réis 4.277.650 000	Réis 4.109 195.496	Réis 168.454 504	Réis -
		1 7 Jan.	"	77.730.000	112 164	"	76.296.787	110.096	77.730.000	76 296.787	1.433.213	-
COMPANHIA REAL	Nova rede garanti-da	24 31 Dez	380	14.913.000	39.244	380	13 445 735	35 383	600.361.000	555.040 615	45.320.385	-
		1 7 Jan.	"	10.530.000	27.710	"	11.042.213	29 058	10 530 000	11.042.213	-	512.213
Sul e Sueste		12 18 Nov	488	20.187.470	41 367	488	21.405.920	43 864	983.423.351	890 989.833	92.433 518	-
		19 25 "	"	22.384.360	45 869	"	19.877.530	40.732	1.005.807.711	910.867.363	94 940.348	-
Minho e Douro		26 2 Dez	"	21 809 610	44 691	"	18.823.575	38 572	1.027.617.321	929 690 938	97 926.383	-
		5 11 Nov	353	25.830.295	73.173	353	24.400 514	69 123	1.125 977.382	1 084.906.973	41.070.409	-
Beira Alta		12 18 "	"	23 716 632	67.185	"	25.904 799	73.384	1.149.694.014	1.110.811.772	38.882.242	-
		26 2 Dez	253	10.054.555	39.741	253	9.216.361	36.428	348.328.829	356 605.572	-	8.276.743
Nacional — Mirandella e Vizeu		3 9 "	"	6 464 109	25 549	"	7.070.189	27.945	354 792.938	363 675.761	-	8 882 823
		10 16 "	"	6.648.159	26.277	"	7.332.459	28.982	361.441 097	371.008.220	-	9.567.123
Guimarães		29 4 Nov	105	1.922.273	18.307	105	1.996 564	19.014	73.843.957	73.365.998	477.959	-
		5 11 "	"	1.862.703	17.740	"	1.916 828	18 255	75.706.660	75.282.857	423 803	-
Porto á P. e Famalicão		12 18 "	"	1.749.429	16.661	"	1.709 973	16.285	77.456.089	76.992.830	463.259	-
		3 9 Dez	34	1.653.345	48.627	34	1.568 485	46.131	89.207.249	91.367 082	-	2.159.833
Norte de Hespanha		10 17 "	"	1.618.415	47.600	"	1.613.335	47.451	90.825.664	92.980.417	-	2.154.753
		1 30 Nov	64	9.601.334	150.020	64	9 553 784	149 277	226 871.927	220 951.200	5.920.727	-
Madrid — Zaragoza — Alicante		16 22 Dez	3656 Ps.	2.405.269	Ps. 657 3656 Ps.	2.512.135	Ps. 687	Ps. 105.338.298	Ps. 103.769.110	Ps. 1.569 188	-	-
		23 31 "	"	2.499.166	683	"	2.725.778	745	107.837.464	106.494.888	1.342.576	-
Andaluzes		17 23 Dez	3650	1.873.903	513 3650	1.905.978	522	92.608.346	91.096.091	1.512.255	-	-
		24 31 "	"	2.160.151	591	"	1.882.355	515	94.768 497	92.978.447	1.790.050	-
Madrid — Cáceres		10 16 Dez	1067	363.053	342 1067	361 683	338	18 875.254	19 001.198	-	125.944	-
		17 23 "	"	356.508	334	"	387.460	363	19 231.762	19.388.658	-	156.896
Zafra a Huelva		17 23 Dez	429	102 161	238 429	90.627	211	4.301.184	3.925 097	376.087	-	-
		17 23 Dez	180	32.435	180 180	39.467	219	1.773.282	1.746.168	27.114	-	-
		24 31 "	"	52.222	290	"	49.473	274	1.825.504	1.795.641	29.862	-

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação do Rocio.— Vão ser postos nesta estação novos relógios de grandes dimensões, tanto para o lado da *gare* como nos vestibulos superior e inferior.

O da *gare* terá tres mostradores de 1^m,20; os dos vestibulos são angulares, de mostradores de igual diametro.

São todos da casa Garnier, de Paris.

Poço Barreto a Silves.—Pelo conselho de administração dos caminhos de ferro foi superiormente pedida a nomeação da comissão technica que o sr. Ministro das Obras Publicas tem de mandar examinar o lanço do caminho de ferro de Poço Barreto a Silves.

Ramal de Aviz.—Promovida pelo sr. Alfredo Barreto Guerra Paes, realizou-se em Aviz uma importante reunião de commerciantes, industriaes e proprietarios, em que se tratou de estudar os meios mais rapidos e efficazes para se conseguir a construcção de uma linha de caminho de ferro ligando as do Sul e Sueste, de modo a servir as povoações d'aquelle concelho.

Foi nomeada uma comissão composta dos srs. Pedro d'Almeida d'Eça, Augusto Feliciano de Mesquita, Manuel Lopes Varela, Antonio Paes Junior, conego Freire de Andrade, Joaquim Augusto Risques, Jeronymo Lopes Coelho, José Diogo Paes, Joaquim Lobato Junior, José Francisco da Costa e Alfredo da Guerra Paes, para dar seguimento ás idéas apresentadas naquella reunião.

Minho e Douro—Foi nomeado chefe do movimento d'estes caminhos de ferro o sr. Arthur Bual.

Pampilhosa a Porto.—Vae ser substituida a linha actual por carris de 40 kilogrammas por metro corrente neste percurso, completando-se assim toda a linha Lisboa-Porto com carris d'este peso.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi apresentado ao Ministerio da Agricultura um projecto de caminho de ferro que, partindo de Medina del Campo, vá ligar-se em Benavente com o de Plasencia a Astorga.

No plano geral de caminhos de ferro secundarios vae ser incluída uma linha que, partindo de Utrillas, e atravessando Alcorisa, Calanda e Alcañiz, termine em Caspe.

Parece certo que na proxima primavera começarão as obras dos caminhos de ferro de Gijón-Carreño-Musel.

O Marquez de Santa Anna está negociando com o *ayuntamiento* de Yecla o prolongamento do caminho de ferro de Yecla a Alcoy até Jumilla.

A companhia dos caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora, e de Orense a Vigo projecta utilizar uma queda de agua em Peares para a producção de energia electrica com destino aos seus comboios.

A força utilizavel seria de 60.000 cavallos.

Foi constituida em Londres uma sociedade anonyma ferroviaria Vasco-Castelhana, com um capital de 60 milhões de pesetas, que se propõe construir uma rede de caminhos de ferro entre Burgos, Logroño, Vitoria, Bilbao, Santander e La Robla, afim de explorar o carvão e o ferro que abundam naquella região.

França

Os caminhos de ferro do Estado francez e a companhia de navegação a vapor do Pacifico organizaram um serviço directo

entre Paris e Valparaíso com escalas intermediarias pelo porto de La Pallice-Rochelle.

Todas as quinzenas, um comboio directo especial, fazendo o trajecto em nove horas e levando carruagens de todas as classes, percorrerá o trajecto entre Paris Montparnasse e La Pallice-Rochelle em correspondencia com os vapores.

A partida de Paris-Montparnasse é ás 10 horas e 40 minutos da noute para chegar a La Pallice Rochelle ás 7 horas e 42 minutos da manhã seguinte. São postos, por pedido, á disposição dos passageiros toilettes-camas para o trajecto entre Paris e La Pallice-Rochelle.

Quando teremos nós tambem ligado o serviço transatlantico com o internacional, e mesmo o do norte do paiz, por via ferrea!

Ha tanto que se trabalha nisso e até agora ainda não se conseguiu a solução do problema.

Italia

A sociedade italiana dos caminhos de ferro do Mediterraneo substituiu nas suas linhas ferreas de Milão a Gallarate, Porto Ceresio, Laveno e Arona, ou um percurso de 130 kilometros, a tracção a vapor pela electrica.

A companhia Thomson-Houston do Mediterraneo fez todos os estudos de combinação com a companhia do caminho de ferro e fornece o material necessario para a transformação. A companhia exploradora foi obrigada a recorrer a este processo, em virtude da intensidade do trafego e tambem pela proximidade de quedas d'agua permitindo estabelecer fontes hydro-electricas produzindo a energia necessaria, em substituição da hulha.

O primeiro troço d'esta via, o de Milão, Callarate, Porto Ceresio, foi inaugurado ha pouco e os outros dois sel-o-hão no proximo anno.

A linha é servida por comboios compostos de dois carros sómente, dos quaes um é automotor. Cada carro póde transportar 165 passageiros, á velocidade de 80 kilometros por hora.

*

O celebre auctor dramatico Antonio Traversi faz propaganda em Milão, para a realização nesta cidade de uma exposição internacional em 1904.

Milão, diz, é chamada a cidade dos estabelecimentos; deixe-se mostrar que é tambem uma cidade de arte.

Além d'isso, uma exposição em Milão, para celebrar a inauguração do tunnel do Simplão, era tanto uma necessidade, como uma divida á cidade.

*

Por um convenio entre o governo italiano e a companhia de caminhos de ferro de Mediterraneo foi esta encarregada da construcção das linhas de acesso ao tunnel do Simplão pela somma de 45.775.000 liras.

As linhas a construir são duas: uma de Arona por Feriolo a Domodossola com 56 kim.; outra de Santhia e Borgomanero a Arona com 65 kim. Ambas são de via dupla e devem estar terminadas em 1904.

Russia

O caminho de ferro *Nicolau* construido ha 51 annos é a linha mais importante da rede russa. Mede 609 verstes. E' de dupla via.

Custou 64.664 751 rublos e foi avaliada em 80.096.324 quando em 1868 passou para a «Grande sociedade dos caminhos de ferro russos».

Em 1894, quando o estado operou o resgate, o seu valor subiu a 217.000 rublos por verste.

Tinha em 1852 162 locomotores; em 1900 522. Transportava 780.000 passageiros e 10.252.000 puds de mercadorias; em 1900 estes numeros subiram a 4.252.000 passageiros e 377.098.000 puds de mercadorias.

O producto liquido passou de 1.651.000 rublos a 16.169.000 em 1898.

Estados Unidos da America

A linha ferrea aerea de Nova York, pertencente desde 1894 á companhia *Manhattan Railway*, media em 30 de junho 58.149 m. sendo nas arterias principaes 50 kim.

O material de tracção era o seguinte: 334 locomotoras, 1.122 carruagens de passageiros e 29 de serviço.

O percurso do comboio foi de 16.141.493 kim. no anno que findou em 30 de junho.

Transportou em 183.360.849 passageiros, ou mais 395.995 do que no anno anterior.

O producto do trafego elevou-se a 47.754.418 francos; a despesa subiu a 31.627.960 fr.

*

Segundo uma estatistica da *Financial Chronicle* de Nova York, em 127 linhas de caminhos de ferro americanos arrecadou-se nos

primeiros mezes de 1900 uma receita bruta de 970.926.355 dollars, isto é, mais 90.914.458 dollars do que em igual periodo do anno anterior.

A receita liquida passou de 275.500.894 dollars a 317.437.979, o que dá um augmento de 41.937.085 dollars.

Inglaterra-colonias

Já chega a locomotora a *Uganda*, término da linha de *Uganda* a *Victoria Nyanza*.

Esta linha mede 582 milhas e deve constituir a grande arteria do Este africano.

Até aqui a linha estava aberta ao trafego até a estação de Ndima a 468 milhas de Mombaça.

NOTAS VARIAS

Canal de Suez — No 1.º semestre de 1901 percorreram este canal maritimo 1.866 navios que deram de receita 49.680.000 francos.

Em igual periodo do anno de 1900 os navios tinham sido 1.674 e as as receitas 43.020.000 francos.

Accentua-se a marcha ascendente do rendimento.

Grande progresso electrico. — De maravilha em maravilha.

Todas as revistas se occupam das experiencias de H. de Ariel Orling realizadas em Hucnighamchire, sobre a transmissão da energia electrica sem conductores.

Não bastava já a telegraphia sem fios, agora pretende-se dirigir e fazer evolucionar um torpedo, sem communicações.

Carvões americanos — Com o desenvolvimento da navegação e a persistencia dos americanos que querem vender na Europa os seus carvões muito se vae conseguindo.

Os caminhos de ferro do Estado francez teem carvão a 25 francos a tonelada posto em *La Pallice* e os caminhos de ferro de Ovest a 23,75 em *Saint Nazaire*, mais baratos portanto em 2 ou 3 fr. do que o carvão de Cardiff.

Os vagon-leitos. — Está-se tratando da reorganização d'esta companhia em novas bases financeiras e administrativas. As reservas existentes e os lucros correntes destinam-se a amortização immediata. O capital reduz se de 50 a 35 milhões, isto é, haverá uma redução de 150 fr. por acção.

Procede-se a consolidação da divida fluctuante, emitindo-se 60.000 acções privilegiadas a 250 fr. tendo direito ao dividendo das acções ordinarias e mais a um juro accumulado de 5 p. c.

Estatistica internacional. — Instituiu-se em Budapest por iniciativa de von Wendrich uma commissão para promover o estabelecimento de um *Instituto internacional de estatistica ferro-viaria*.

E' composto de Ives Guyot, presidente, Wendrich, Arturo Hadles (Estados Unidos), Blenk, director da estatistica na Prussia, Moron Neymark (França), Perozzo (Italia), de Wurga (Hungria), Craigie (Inglaterra).

Premios por bons serviços. — O conselho de administração da rede do Oeste de França resolveu que as gratificações do fim de anno, que estavam em costume e só incidiam em um numero limitado de empregados com ordenado inferior a 1.800 francos, fossem substituidos por premios de bons serviços de 15 dias de ordenado a que terão direito todos os agentes dos serviços activos—exploração, via e tracção—pagos ao mez e que satisfaçam as seguintes condições:

- 1.ª Estarem ha 5 annos, pelo menos, nessa classe;
- 2.ª Não receberem premios por outro motivo;

3.ª Não ter tido augmento de ordenado desde o ultimo mez de janeiro e não o indo ter no janeiro seguinte;

4.ª Não ter incorrido em castigo superior ao de admoestação.

Ascensão em automovel. — Mr. Eurico Mangini continúa a praticar ascensões mais ou menos laboriosas em automovel.

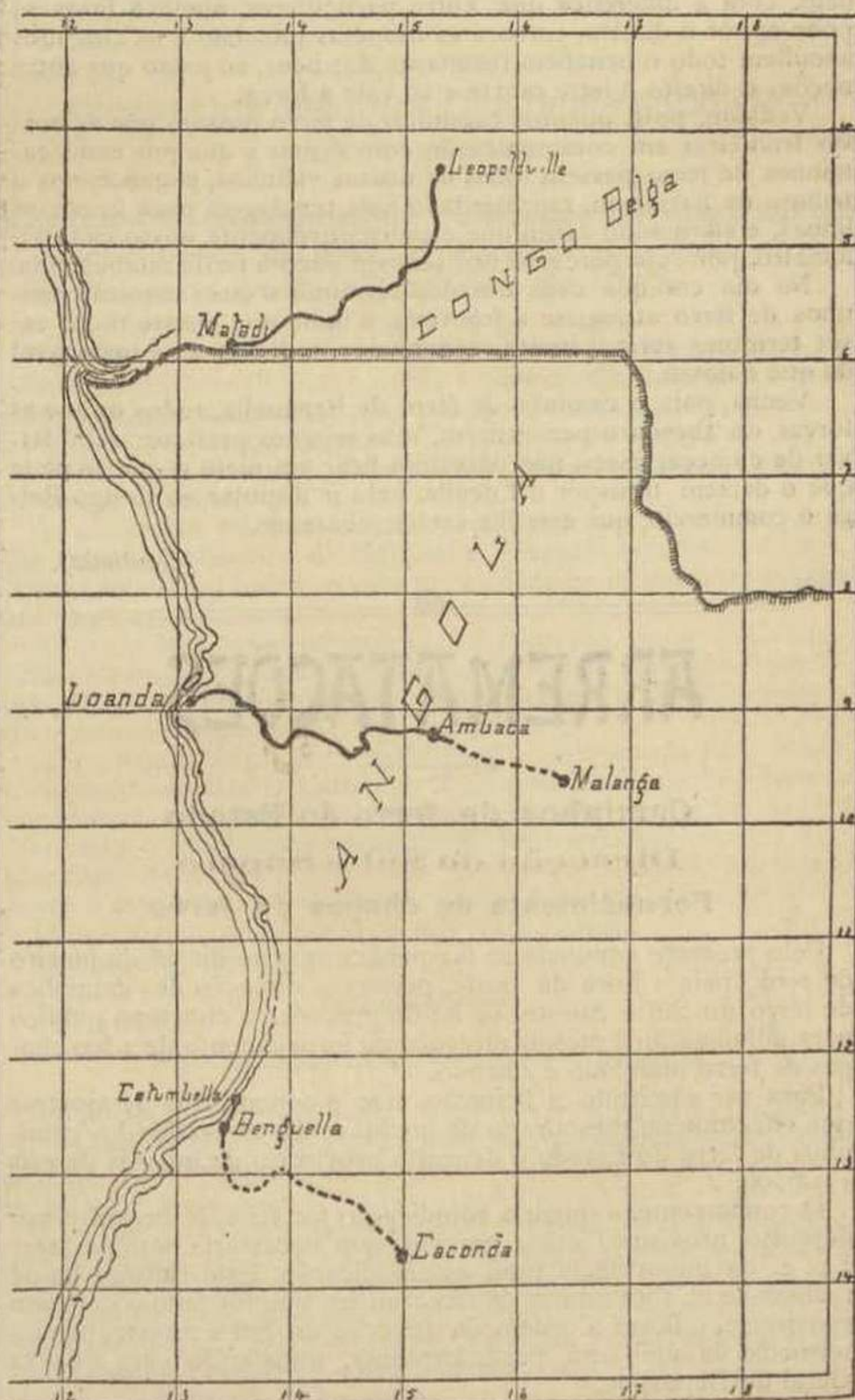
Ha pouco com um carro Piat de 8 cavallos e do peso de 1.200 kig. fez a subida do monte Figogna por uma má estrada com numerosas voltas e com rampas de 30 p. c.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Fechando o parenthesis, congratulamo nos pelo augmento havido no movimento de todos os generos transportados, com excepção d'aquelles dois que enfermam do mal já apontado, e felizmente curavel, pois a esse augmento se deve o ser apenas de réis 17:161\$410 a diminuição da receita, com relação ao anno anterior. Representa aquella somma apenas um prejuizo de cerca de 6 0/0, que é quasi inapreciavel, dadas as circumstancias especiaes de Angola.



Ainda como elemento de prova do que avançamos, dir-vos-hemos que a arroba de café se vendia em *Loanda*, isto é, com a despesa do transporte do caminho de ferro já accrescido, a 1\$600 réis!

A nossa fé no augmento do trafego continua inabalavel e elle, repetimol-o, far-se-ha notar desde que esteja construida a ponte e calçados pelo indigena os caminhos que conduzem ao terminus e ás estações intermédias.

E não somos nós os unicos a vê-lo; vêem-o, como nós, os que vivem do commercio e começam a mudar os seus estabelecimentos do Dondo para o Lucalla.

Faça-se o prolongamento e vê-se-ha que não temos sido maus prophetas nem visionarios; vê-se-ha vir pela nossa linha a borraça a *Loanda*, sem que deixe de ir a *Benguella*, pois que a nossa via ferrea não contende com a d'esta.

Ha para ambas e para mais, com a differença de que a nossa se impõe, por ser a unica barreira a oppôr á concorrência, ou antes á invasão do Congo Belga. Para o provar não se tornam necessarios argumentos; basta lançar os olhos para o mappa de Angola, de que damos com o presente relatorio um ligeiro esboço, para se vêr de prompto que, lançados parallelamente á do Congo a nossa e a de *Benguella*, a nossa corre entre aquella e esta a uma distancia de 5 grãos da do Congo e de 5 da de *Benguella*. Sabemos que não tem esta por fim contrariar a expansão da linha do Congo Belga; mas sabemos, e sabem todos, que essa expansão é hoje o perigo immediato para o commercio da nossa colonia; por isso, nos parece mais urgente o prolongamento da nossa do que a construção da de *Benguella*.

Quer isto dizer que condemnamos a construção do caminho de ferro de *Benguella*? Por fórma alguma! Desejâmol a ardente-mente, como a de todas quantas possam pôr em comunicação a nossa fronteira-mar com os diversos pontos das nossas fronteiras-terra.

Portugal, com a relação ás suas colonias banhadas pelo mar e tendo poa vizinhos no *hinterland* nações poderosas, está na situação do proprietario cujos bens, por um feliz acaso, teem por limite em toda a extensão de uma das suas faces uma ampla estrada, para a qual só atravez d'esses bens podem ter acesso os vizinhos que por todas as outras faces lh'os confinam: ou dá servidão a esses vizinhos ou não ha vedações que lhe defendam os bens, com a differença que, entre particulares, ainda á força se pôde oppôr o direito, embora as despesas judiciais e os cuidados annullem todo o beneficio resultante dos bens, ao passo que entre nações o direito é letra morta e só vale a força.

Venham, pois, quantos caminhos de ferro possam pôr as nossas fronteiras em comunicação com o mar e que por esses caminhos de ferro passem todos os nossos vizinhos, pagando-nos o tributo de passagem, representado pela tonelagem paga ás nossas linhas, e afirmando assim que é indiscutivelmente nosso cada kilometro, por cujo percurso nos tenham pago a tarifa estabelecida.

No dia em que cada um dos terminus d'esses nossos caminhos de ferro attingisse a fronteira, a linha que ligasse todos esses terminus seria o limite reconhecido, indiscutivel e inatacavel do que é nosso.

Venha, pois, o caminho de ferro de *Benguella*, todos os que as forças do thesouro permittirem, mas sejamos praticos: sem deixar de começar esses, não deixemos ficar em meio o que só pede que o deixem transpôr o Lucalla, para ir disputar ao Congo Belga o commercio, que este lhe está arrebatando.

(Continúa).

ARREMAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado Direcção do Sul e Sueste Fornecimento de chapas de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 18 de janeiro de 1902, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção do fornecimento de 2.500 chapas de ferro ondulado e zincado.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de réis 121\$500.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço ha-de realizar-se na thesouraria da direcção em que fôr feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da Direcção do Sul e Sueste (largo de S. Roque n.º 22) ou na do Minho e Douro (Porto), onde pôdem ser examinados, nos dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde. Lisboa, 27 de dezembro de 1901.

Fornecimento de peças de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 de janeiro proximo, pelas 11 horas da manhã, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder a concurso publico para a adjudicação á mesma direcção do fornecimento de 50.000 kilos de peças de ferro fundido.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 85\$500 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço ha-de realizar-se na thesouraria da direcção em que fôr feito o deposito provisorio e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será, posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção do Sul e Sueste (largo de S. Roque n.º 22), ou na do Minho e Douro (Porto), onde pôdem ser examinados, nos dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde. Lisboa, 31 de dezembro de 1901.

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 21 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção do fornecimento de 10.000 kilogrammas de massaroquinha.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de réis 45\$000.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha-de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do sul e sueste, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos e amostra estão patentes na secretaria da direcção do sul e sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou na do Minho e Douro (Porto), onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 3 de janeiro de 1902.

Fornecimento de escapulas

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 23 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção de fornecimento de 100.000 escapulas de ferro galvanizado.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 55\$300 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha-de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do sul e sueste, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção do sul e sueste (Largo de S. Roque n.º 22) ou na do Minho e Douro (Porto), onde pôdem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 4 de janeiro de 1902.

Fornecimento de ferros diversos

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 31 do corrente mez, pela 1 hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso publico para adjudicação á mesma direcção do fornecimento de ferros em U, cantoneiras, barras, chapas e varões.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 62\$500 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste, por intermedio da qual será posteriormente, transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque n.º 22), ou na do Minho e Douro (Porto), onde podem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 9 de janeiro de 1902.

Fornecimento de molas

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 24 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de 250 molas espiraes para wagons.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisorio da quantia de 11\$000.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que teve logar o deposito provisorio, e ficará á ordem da direcção do sul e sueste, por intermedio da qual será depois transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria da direcção do sul e sueste (Largo de S. Roque n.º 22), onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 11 de janeiro de 1902.

Fornecimento e montagem de taboleiro

Faz-se publico que, pelas doze horas da manhã do dia 3 de fevereiro proximo, na secretaria da direcção dos Caminhos de ferro do sul e sueste, rua Larga de S. Roque n.º 22, 1.º andar, perante o respectivo director, terá logar o concurso para a arrematação do fornecimento e montagem de um taboleiro de ferro para um vão de 10 metros, e via de 1^m,73 de largura entre eixos dos carris, ao kilometro 1,800 do prolongamento do caminho de ferro de Pias a Moura.

O programma e condições para esta empreitada, esteo patentes todos os dias uteis na referida secretaria, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 45\$000, o qual será posteriormente elevado, pelo adjudicatario, ao definitivo de 5 por cento do valor por que fôr adjudicada a empreitada.

Estes depositos serão feitos na thesouraria da direcção á ordem do respectivo director.

A base da licitação é de 1:700\$000 réis.

Os licitantes poderão enviar as suas propostas em carta fechada ao director dos mencionados caminhos de ferro, acompanhadas do recibo do deposito provisorio e mais documentos exigidos no programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

Lisboa, 12 de janeiro de 1902.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de artigos de escriptorio

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 artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 57\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforça-

rá o deposito provisorio até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

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

As amostras estarão patentes no serviço dos armazens geraes, nos dias e nas horas acima indicadas.

Porto, 3 de janeiro de 1902.

Fornecimento de pregos

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 5.350 kilos de prégos de arame e de ferro, 900 milheiros de carda ingleza de ferro e zinco, 200 trados e 500 pás de aço.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 21\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

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

Porto, 8 de janeiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Lavagem e engommagem de roupas de carruagens e dormitorios do pessoal, durante o periodo de 10 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902.

No dia 30 de janeiro de 1902, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas propostas para a lavagem e engommagem de roupa das carruagens e dormitorios do pessoal do Serviço de Material e Tracção durante o periodo de 10 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902.

As condições relativas a esta tarefa estão patentes na repartição central do Serviço de Material e Tracção, estação de Lisboa (Santa Apolonia) todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde.

As propostas serão endereçadas á Direcção Geral da Companhia na estação de Santa Apolonia, com a indicação no sobrescripto «Proposta para lavagem e engommagem» e redigidas segundo a formula seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em . . obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a lavar e engommar a roupa das carruagens e dormitorios do Serviço de Material e Tracção, pelos preços indicados na relação junta a esta proposta, na conformidade das condições patentes, durante o prazo d'este concurso, das quaes tomei pleno conhecimento.»

Data e assignatura (por extenso e bem visivel.)

Lisboa, 1 de janeiro de 1902.

Fornecimento de brochas e pinceis

No dia 20 do corrente pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de brochas e pinceis.

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

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

Lisboa, 5 de janeiro de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

BARCELONA Grand Hotel Ambos Mundos. — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA Hotel du Panier Fleuri. — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

BERLIM Hotel Central. — De 1.ª ordem. Grande palacio inteiramente renovado em frente da estação Friedrichstrasse. 500 quartos desde 3 até 25 marcos.

BOLONHA Grand Hotel d'Italie. — Casa de 1.ª ordem, a mais central; quartos desde 2,50 liras; restaurante; comida por preços fixos em mesas separadas. Ascensor, luz electrica, banhos. — Proprietario, Guido Bagnoli.

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. Precos modicos.

BUDA-PESI Grand Hotel Hungaria. — No caes do Danubio. De 1.ª classe, esplendido panorama. Todos os confortos modernos, como luz electrica, ascensor, venda de bilhetes do caminho de ferro. Preços commodos. — Director, Ch. Burger.

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

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acaados, 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.

DRESDEN Grand Union Hotel. — Bismarckplatz em frente da nova gare da Bohemia. De 1.ª ordem, ascensor, luz electrica e todo o conforto moderno. — Proprietario, H. Schnelle.

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.

FIGUEIRA DA FOZ Grande Hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

FIUME Grand Hotel d'Europe. — O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café. — Proprietario, Florian Rossbacher.

GENEBRA Hotel Bristol na rua do Mont Blanc, 10, proximo da estação do telegrapho, correio e caes. Todo o conforto moderno. Ascensor, luz electrica. Pensão desde 8 francos. — Leppin, proprietario.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis 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.

HAMBURGO Grand Hotel Kronprinz. — Caes do Alster em frente do Pavilhão. De 1.ª ordem Ascensor, luz electrica, telephone, todo o luxo por preços moderados

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

HANNOVER Hotel Bristol. — De 1.ª ordem. Em frente da gare e do correio. Primoroso restaurante, jardim d'inverno, luz electrica, ascensor

INNSBRUCK Tirol — Hotel zur Goldenen Monne. — Em frente da gare. Jardim, restaurante e terrasse. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor. — Proprietario, Carl Beer.

LEIPZIG Elsner's Hotel Royal. — Augustusplatz, junto ao correio. De 1.ª ordem. Ascensor, luz electrica, grande restaurante. Bellas accommodações para familias — Proprietario, Ernest Elsner.

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.ª ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

LISBOA Restaurante Tavares. — Cozinha 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.

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.ª

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

LOURDES Grand Hotel Royal. — De 1.ª ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYAO Grand Hotel d'Angleterre. — Proximo da gare de Per-rache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

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

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

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

MUNICH Grand Hotel Leinfelder. — Serviço de 1.ª ordem, ascensores, luz electrica. No centro da cidade em frente do jardim botanico e palacio de justiça. — J. Schwarz Senior, proprietario.

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

NEUHAUSEN Quedas do Rheno — Hotel Bellevue. — O mais em frente da grande cascata. Grande varanda e restaurante sobre o Rheno. Serviço esmerado, preços modicos.

NEUCHÂTEL Hotel du Faucon. — Proximo do Lago e do Correo. Bellas e confortaveis accommodações. Grande restaurante a preço fixo e à la carte, a toda a hora. Luz electrica. — Proprietario, Glukher Gaberel.

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

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 correo theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

PRAGA Bohemia — Hotel de Saxe. — De 1.ª ordem. Jardim de inverno, ascensor, luz electrica, esplendida casa de jantar. Proximo da gare. Quartos desde 1 florim. — Proprietario, W. Benes.

PRAIA D'ANCORA Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA. Bons hotéis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

SANTAREM Grande Hotel Duarte. — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias. — Bom serviço de cozinha. — Aceio e modicidade de preços. — Proprietario. — Joaquim Pereira Duarte.

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—Iluminação electrica—Luxuoso pátio—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos

TOULOUSE Hotel Meuble des Arcades. — Antigo Hotel des Etats Unis. Arcades du Capitole, 9 Situação no verdadeiro centro da cidade. Excellentes accommodações. — Proprietario, Lagarde.

TRIESTE Hotel de la Ville. — Casa de 1.ª ordem, no caes do Adriatico. Todo o conforto; bellas habitações com esplendida vista. — Proprietario, Jean Caramelli.

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

VENEZA Grand Hotel Victoria. — Palacio Morin ao centro da cidade, proximo da praça de S. Marcos. Excellente serviço e commodidades. Alojamento 2,50 a 4 libras; almoço 2,50, jantar 4. Luz electrica, ascensor.

VIENNA Hotel Royal. — Praça de St. Stephanio (Stephanplatz) no centro da cidade. Casa italiana de 1.ª ordem. Luz electrica, ascensor, banhos, grandes salões, telephone. — Proprietario, J. Riedi.

ZURICH Hotel Zürcherhof. — Em frente do lago, no Corso-theater, proximo da Tonhalle do Grande Theatro e do caes dos vapores. Banhos, ascensor, luz electrica. — Proprietario, Adolf Erpf.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de janeiro de 1902

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO			
C. Sodré		Algés	C. Sodré	Part.		Cheg.	Part.	Cheg.	Part.		Cheg.	Part.		FAMALICÃO	Part.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	4-12 m.	5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-58 t.	8-41 n.	5-0 t.	6-29 m.	4-12 t.	5-29 t.	1-52 t.	3-9 t.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	Espinho		Porto		Espinho		8-20 n.	10-6 n.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	7-42 m.	8-38 m.	6-20 m.	7-11 m.	8-24 m.	9-29 m.	7-5 m.	7-56 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	4-28 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.	SUL E SUESTE			
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	LISBOA	BARREIRO	LISBOA	
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	12-30 t.	1-5 t.	12-35 t.	1-10 t.	12-30 t.	1-5 t.	12-35 t.	1-10 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	2-30 t.	3-5 t.	2-40 t.	3-15 t.	2-30 t.	3-5 t.	2-40 t.	3-15 t.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	LISBOA Setubal LISBOA			
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa		V. Franca		7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	12-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-55 m.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	Lisboa b		Santarem		Lisboa b		Lisboa	
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-28 m.	9-25 m.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.	LISBOA b		ENTRONCAMENTO		LISBOA b		Lisboa	
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	4-45 t.	9-54 t.	7-55 n.	9-57 n.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	Lisboa		Pampilhosa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.	Lisboa		Porto		Lisboa		Lisboa	
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	Lisboa		Extremoz		Lisboa		Lisboa	
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	11-0 m.	11-40 n.	12-20 t.	5-8 m.	a 4-30 t.	11-40 n.	12-20 t.	5-8 m.	a 7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	a 9-40 m.
C. SODRÉ		P. ARCOS	C. SODRÉ	d 6-20 t.	11-35 m.	a 4-0 t.	11-16 n.	2-30 t.	7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	2-30 t.	7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.
C. Sodré		Cascaes	C. Sodré	Lisboa		Badajoz		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	11-0 m.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	7-45 t.	6-37 m.	—	—	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-15 m.	10-20 m.	Lisboa		V. Alcant.		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.
10-45 m.	11-50 m.	a 10-45 m.	11-50 m.	11-0 m.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	7-45 t.	6-37 m.	—	—	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	Lisboa		Guarda		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
1-45 t.	2-50 t.	a 1-45 t.	2-50 t.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.
3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	11-0 m.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
3-15 t.	4-20 t.	a 3-15 t.	4-20 t.	7-45 t.	6-37 m.	—	—	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	Lisboa		V. Alcant.		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
4-45 t.	5-50 t.	a 4-45 t.	5-50 t.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.
6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	11-0 m.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
6-15 t.	7-20 t.	a 6-15 t.	7-20 t.	7-45 t.	6-37 m.	—	—	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	Lisboa		Guarda		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
7-45 t.	8-50 n.	a 7-45 t.	8-50 n.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.	a 2-30 t.	12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.
9-15 n.	10-20 n.	a 9-15 n.	10-20 n.	11-0 m.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	7-45 t.	6-37 m.	—	—	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
10-45 n.	11-50 n.	a 10-45 n.	11-50 n.	9-30 n.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.	4-30 t.	5-0 m.	11-50 n.	a 9-40 m.
12-30 n.	1-36 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	LISBOA		T. VEDRAS		LISBOA		LISBOA		LISBOA		LISBOA	
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	12-15 t.	3-25 t.	—	—	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	Lisboa		Figueira		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa	
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	7-0 m.	2-47 t.	1-55 m.	5-40 t.	Figueira		Pamp.		Figueira		Figueira	
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	b 8-55 m.	6-21 t.	u 8-45 m.	3-32 t.	5-30 m.	7-5 m.	8-20 m.	10-5 m.	5-30 m.	7-5 m.	8-20 m.	10-5 m.
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	11-0 m.	u 9-24 n.	3-25 t.	11-23 n.	4-0 t.	5-40 t.	6-35 t.	8-15 n.	4-0 t.	5-40 t.	6-35 t.	8-15 n.
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	a 4-30 t.	u 9-24 n.	3-25 t.	11-23 n.	BEIRA ALTA		Pamp.		Pamp.		Pamp.	
Lisboa		Cintra		6-30 t.	5-0 m.	u 6-25 t.	a 11-16 n.	5-30 m.	7-5 m.	8-20 m.	10-5 m.	5-30 m.	7-5 m.	8-20 m.	10-5 m.
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-45 t.	6-2 m.	8-0 n.	9-15 m.	Figueira		V. Formoso		Figueira		Figueira	
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-50 m.	11-0 m.	6-2 m.	8-0 n.	9-15 m.	8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-25 t.	8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-25 t.
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	a 4-30 t.	u 9-24 n.	3-25 t.	11-23 n.	1-20 t.	6-53 t.	7-23 t.	7-0 t.	1-20 t.	6-53 t.	7-23 t.	7-0 t.
10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.	10-5 m.	6-30 t.	5-0 m.	u 6-25 t.	a 11-16 n.	PAMP.		MANGUALDE		PAMP.		PAMP.	
12-40 t.	1-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	7-45 t.	6-2 m.	8-0 n.	9-15 m.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.
2-40 t.	3-46 t.	3-0 t.	4-0 t.	9-30 n.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	7-0 t.	10-20 n.	5-56 t.	9-0 n.	7-0 t.	10-20 n.	5-56 t.	9-0 n.
4-40 t.	5-43 t.	4-0 t.	5-0 t.	Lisboa		Torres		Mangualde		Guarda		Mangualde		Mangualde	
6-40 t.	7-46 t.	5-0 t.	6-0 t.	6-10 m.	7-54 m.	6-15 m.	7-55 m.	8-55 m.	11-50 m.	1-10 n.	4-0 m.	8-55 m.	11-50 m.	1-10 n.	4-0 m.
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-25 t.	10-30 n.	1-25 n.	2-2 t.	5-10 t.	10-30 n.	1-25 n.	2-2 t.	5-10 t.
10-40 n.	11-46 n.	9-0 n.	10-0 n.												



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 20 de Janeiro sahirá o paquete *Thames* para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres

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: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^o

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor *Gomes IV* — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 de Fevereiro 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 (pelo canal de Suez), vapor allemão **Konig**. Sahirá a **24** de janeiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Africa Oriental (pelo Cabo da Boa Esperança), vapor allemão **Kronprinz**. Sahirá a **6** de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Wittenberg**. Sahirá a **21** de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a **17** de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a **23** de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Lordeus, vapor francez **La Plata**. Sahirá a **29** de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a **27** de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



Havre e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a **20** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Inglaterra (Southampton), vap. inglez **Danube**. Sahirá a **23** de janeiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Inglaterra (Southampton), vapor inglez **Clyde**. Sahirá a **5** de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Santa Fé**. Sahirá a **31** de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a **20** de janeiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **19** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará, Manaus e Ceará, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a **27** de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **2** de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a **22** de janeiro. Agntes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahta, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Concordia**. Sahirá a **18** de janeiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



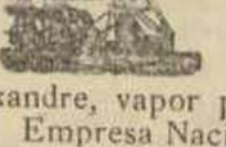
Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabello), vap. inglez **Electrician**. Sahirá a **22** de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Halle**. Sahirá a **4** de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a **29** de janeiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguelia, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a **21** de janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Lake Megantic**. Sahirá a **12** de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o