

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

Horario brinde para carteira.

COLLECÇÕES DO 14.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1901. Os srs. assignantes que as desejarem não teem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis mais os portes do correio, e receberão o volume encadernado.

SUMMARIO

A REFORMA DOS SERVIÇOS DE SAUDE, por Carlos da Silva.....	33
MELHORAMENTOS DE LISBOA—II—Vehiculos e conductores.....	34
PORTE OFFICIAL — Edito do Ministerio das Obras Publicas de 25 de Janeiro.....	35
COMMISSARIOS DO GOVERNO.....	35
O RAMAL DE PORTIMÃO.....	35
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Basileia.....	36
SIGNAES BARBOSA.....	36
NOVA CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS.....	37
UMA IDEIA SYMPATHICA.....	37
TRACÇÃO ELECTRICA.....	37
EXPOSIÇÃO NA LUISIANIA.....	38
O TRABALHO NOS CAMINHOS DE FERRO.....	38
FUMO.....	39
A REORGANIZAÇÃO DOS WAGONS-LITS.....	39
CONVITES.....	39
AUTOMOBILISMO.....	39
PORTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes ..	40 e 41
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	42
LINHAS PORTUGUEZAS — Povoia — Famalicão — Notas do expedico — Carvão de pedra — Mormugão — Valle do Vouga — Carris — Basculas — Incendio numa estação.....	42
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França.....	42
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do Conselho de Administração (conclusão) e Parecer do Conselho Fiscal.....	43
AVISOS DE SERVIÇO.....	44
ARREMATACOES.....	44
AGENDA DO VIAJANTE.....	46 e 47
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE FEVEREIRO DE 1902.....	47
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	48

A REFORMA DOS SERVIÇOS DE SAUDE

Sanidade maritima internacional
Lazaretos

APRESENTANDO as modificações trazidas, aos serviços de sanidade maritima internacional, pela reforma que acaba de ser publicada, felicitamos o commercio e a industria em geral por verem assim attendidas as suas reclamações de ha muito emittidas, e ainda ultimamente apresentadas por uma commissão composta de membros da associação commercial de

Lisboa, ao illustre ministro do reino, como aqui mesmo indicámos no nosso numero de 1 de novembro ultimo.

O nosso regimen sanitario maritimo, ainda regido pelo regulamento de 12 de novembro de 1874, um modelo para o seu tempo, inspirado todo no systema quarentenista, apesar de muito modificado e attenuado nas suas imposições e impedimentos, não podia conservar-se por mais tempo, pois brigava contra todos os principios da moderna sciencia, prejudicando gravemente, não só o commercio e a industria, mas até os proprios viajantes que evitavam o nosso porto pelos rigores quarentenarios absurdos e inefficazes, como bem ficou demonstrado pelo apparecimento da peste no Porto, que mostrou como facilmente se rodeava o fosso que até então parecia insuperavel.

Era, pois, illusoria a confiança depositada na preservação quarentenista classica, á infallibilidade da qual nos entregavamos seguros, descuidosos do nosso fomento sanitario.

E foi esse o grande defeito do systema.

Em contemplação de um inimigo de fóra nos quedavamos sem attentarmos no inimigo de dentro, muito confiados nos nossos meios de segurança externa, descuravamos por completo da nossa segurança interna.

Estavamos num verdadeiro dilemma; por um lado os queixumes do commercio e da industria, reclamando que se alliviassem os rigores impostos ás mercadorias e viajantes, do outro o receio que havia em minorar esses rigores, fundando-se nas nossas precarias circunstancias de sanidade interna, em que tudo estava por fazer.

Pela presente reforma de saude e pelo movimento reaccionario iniciado ha dois annos podemos dizer que, em breve, e talvez já hoje, possuímos sentinellas e arsenaes de defesa sanitaria em que podemos confiar.

E foi por isso mesmo que o governo resolveu reformar conjunctamente e por completo os nossos serviços de sanidade maritima, problema de hygiene internacional de solução muito simplificada, depois de assim estar fomentada a hygiene intranacional.

Na impossibilidade, pela sua grande extensão, de apresentar todo o novo regulamento sanitario, mencionaremos apenas o que mais directamente interessa ao commercio e viajantes, como já anteriormente fizemos no nosso jornal de 1 de fevereiro de 1897.

O tratamento quarentenario applicavel ao navio, passageiros, bagagens e carga, sob o ponto de vista da prophylaxia antipestilencial, peste, cholera e febre amarella (acabaram as diferenças de tratamento que havia para cada uma d'estas doenças), depende da qualificação das condições sanitarias de embarcação e dos portos de procedencia, escala ou arribada, das communicações no mar, e da duração da viagem, havendo que distinguir os seguintes casos:

A. Navio indemne:

Caso 1.º — Carta limpa, de portos limpos, sem a menor suspeição.

Tratamento — Livre pratica.

Caso 2.º — Idem, idem, mas com nota de suspeição.

Tratamento — Livre pratica, depois de exame medico feito a bordo e desinfecção de roupas sujas, quando a auctoridade sanitaria assim o entenda.

Caso 3.º — Idem, idem, mas que sujou a carta fazendo escala por porto contaminado.

Tratamento — O regimen dos 3 casos seguintes conforme a qualificação do porto de escala e a duração da viagem.

Poderá, porém, ter livre pratica logo que prove que não communicou com terra ou apenas recebeu carga insusceptivel sob incommunição.

Caso 4.º — Navio indemne, procedente de porto ainda não declarado inficionado, mas com carta suja.

Tratamento — Com viagem superior a 7 dias, livre pratica depois de exame medico rigoroso dos passageiros e tripulação. Com viagem inferior a 7 dias, exame medico de passageiros no posto ou no lazareto, com participação ás auctoridades competentes dos respectivos destinos. A desinfecção de roupas sujas, e das outras mercadorias será applicada sempre que a auctoridade sanitaria assim o entenda ou lhe seja determinado.

Caso 5.º — Navio indemne, de porto inficionado, carta suja, viagem superior a 7 dias.

Tratamento — Livre pratica a passageiros depois de exame medico a bordo. Desinfecção de roupas sujas e de tudo o mais que a auctoridade sanitaria determinar.

Caso 6.º — Idem, idem, com viagem inferior a 7 dias.

Tratamento — Livre pratica aos passageiros depois de exame medico rigoroso e desinfecção pessoal e entrega de guias para revisão medica no local do destino, até se completarem os 7 dias, a contar da saída da embarcação do porto inficionado. Bagagens e carga como no caso anterior.

B. Navio suspeito.

Caso 7.º — Em boas condições hygienicas; medico e estufa de desinfecção a bordo.

Tratamento — Verificação severa do estado sanitario a bordo. Exame medico rigoroso dos passageiros e quarentena de observação durante 48 horas. Desinfecção pessoal e inspecção nos logares de destino, com entrega prévia de guias. Desinfecção de todas as bagagens e de carga susceptivel.

Caso 8.º — Más condições hygienicas, sem medico nem estufa a bordo.

Tratamento — O do caso 9.º

C. Navio inficionado. Caso 9.º

Tratamento — Desembarque immediato com quarentena de rigor no lazareto durante 7 dias e desinfecção pessoal, das bagagens e de toda a carga susceptivel.

Pelo presente regulamento vemos que só no caso de doença a bordo nos ultimos 7 dias de viagem é que é imposta quarentena de rigor, limitando-se em todos os outros casos a simples inspecções medicas e á beneficiação de bagagens que presentemente se vae tornar o mais commodo possivel, logo que esteja estabelecido o posto de desinfecção na margem direita do Tejo, acabando-se com as dispendiosas e enfadonhas travessias do Tejo.

Não temos pois mais do que felicitarmos o commercio e a industria que fica sendo devedora d'um bom serviço ao ministro que promulgou a lei e ao distincto medico que se encarregou d'esta reforma.

CARLOS DA SILVA

MELHORAMENTOS DE LISBOA

II — Vehiculos e conductores

Outro ponto para que chamamos a attenção dos membros da commissão camararia lisbonense é a apparencia dos vehiculos de rodas que circulam nas ruas, tanto os chamados trens de praça como os carros de serviço de passageiros em commum.

Estes—começemos por elles que são os maiores—andam quasi todos uma vergonha.

E' certo que, na situação actual, admira até como esses pobres carros se sustentam, tanto pela sua podridão como pelo pesado imposto que pagam, de 500.000 réis annuaes, para alliviar as despesas da companhia Carris, o que é outra podridão maior.

Mas visto que o monopolio existe e da fôrma mais ominosa, melhor seria definir a situação e melhorar tudo sem prejuizo para ninguem, e com manifesto lucro para a cidade.

Gostamos das coisas claras e precisas, e assim nos parecia preferivel que, por meio d'um accordo, se conseguisse, por um lado, que os carros volantes retirassem o serviço dos pontos que estão e vão sendo servidos pelos carros electricos, indo estabelecer carreiras onde os tremvias não as teem, e onde, portanto, longe de lhes fazerem competencia, lhes seriam beneficos, trazendo-lhes passageiros de pontos distantes.

Pela sua parte a camara relevaria esses carros do pesado imposto, e a companhia Carris, livre de concorrentes, pagaria integralmente a sua annuidade, mais honestamente do que o faz hoje á custa das tristes empresas de viação urbana.

Pelo seu lado a camara impôr-lhes-hia como condição andarem limpos, bem pintados, pessoal uniformizado, gado bem nutrido e tratado.

Uma lavagem geral de civilização, finalmente, para tornar estes vehiculos, que tão uteis são numa cidade, dignos de circular pelas ruas, condição que hoje não teem.

Passemos agora aos trens chamados de praça:

Dizem os jornaes que, desde que principiou o serviço dos carros electricos, já quinze empresas d'esses trens quebraram.

Parece nos um pouco exagerado, posto nos pareça logico que assim succeda quando a rede dos tremvias se estender a todos os extremos da cidade.

A culpa será, não dos tremvias, mas da camara que não melhora o pavimento das ruas e dos proprios donos dos trens que não melhoram o serviço.

Melhoral-o, barateal-o e civilizal-o tambem.

Basta dizer que Lisboa é hoje a cidade onde o serviço dos trens de praça é peor e mais caro.

Dir-nos-hão que em Londres, em Berlim, e outras grandes capitães a tarifa é mais elevada.

Pouco mais é, mas ao menos ha uma tarifa que todos respeitam.

Seja dia ordinario ou de festa, o preço é o mesmo; não ha que discutir com o cocheiro; o taxametro lá marca 6 pences ou 50 pfennigs por uma distancia de 800 metros, ou seja uns 150 réis apenas, calculando mesmo o nosso cambio actual, menos de 120 réis se reduzirmos, como deve ser, á taxa do par.

Em comparação d'isto, temos nós, para um pequeno percurso, 400 réis, e mal irá ao passageiro se não der 100 réis de gorgeta. E isto nos dias ordinarios, porque aos domingos ha que ajustar, e sujeitar ao que o cocheiro exige.

Reduzisse-se a taxa para as pequenas carreiras,

mesmo que fosse na parte plana da cidade, a 200 réis com gorgeta e tudo, e os trens veriam como tinham freguezes.

Tambem a camara tem descurado a boa apparencia d'estes vehiculos.

Temos hoje carros electricos de primeira ordem, proprios d'uma boa cidade, e ao lado, trens de praça de infima villa provinciana.

A caixa, as rodas andam sujas e velhas, os decrepitados tapetes ennodoados e mal cheirosos, as almoçadas duras, os forros rasgados, os animaes esqualidos, os cocheiros sujos, rotos, vestindo de côres variadas, barba por fazer, chapeo de côco ou desabado, manta ou esburacado cobertor, que nunca soube o que é lavagem, na almofada, assim como o cocheiro nunca soube o que é delicadeza, urbanidade, ao menos.

Nada custaria impôr-lhes condições para exercerem o seu mister. Teem já a de serem experimentados para se matricularem como conductores de vehiculos; deveria não se consentir que tomassem as rédeas sem se apresentarem limpos, barbeados, uniformizados.

Um longo casaco escuro, um chapeo alto, umas luvas e uma gravata d'algodão branco não são objectos tão caros que os donos dos carros não possam fornecer ao seu pessoal.

Este uniforme deveria ser approved pelo municipio, havendo todo o rigor, da parte da policia, em mandar recolher á cocheira, e mesmo casar a licença, aos reincidentes, quando o pessoal se apresentasse sem elle.

Em tempo a camara publicou uma postura para o uniforme dos cocheiros, mas estes conseguiram adiar a execução, pretextando que os alfaiates não podiam apromptar os uniformes para o dia fixado.

Desde então, já lá vão talvez 10 annos (!) ainda os alfaiates não os apromptaram!

Resultado é que quem quer, ao domingo, passear no Campo Grande, na Avenida, com a familia, em trem descoberto, só encontra cocheiros de chapeu á Mazzantini, manta encarnada na almofada e outros indicativos de batedor de touros.

A par d'isto, a tarifa, já de si bastante cara, é um papel inutil num quadro sujo dentro do carro, nada mais.

Serviço ás horas, que tantas vezes é indispensavel, para visitas, para ver a cidade, para tratar de negocios, não se obtém senão á custa d'uma grande insistencia, o que é muito desagradavel, e depois d'isso o cocheiro mette a passo, sem que haja meio do passageiro obter serviço regular ou evitar um conflicto.

E a policia assiste a estas scenas, fazendo como a lagrima celeste do poeta:

«Vê, sorri e fica silenciosa.»

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral dos correios e telegraphos

2.ª Repartição

2. Divisão

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 7.º do regulamento do estabelecimento e exploração das industrias electricas, approved por decreto de 19 de julho de 1901, que estão patentes na 2.ª Divisão da 2.ª Repartição da Direcção Geral

dos Correios e Telegraphos, pelo prazo de quinze dias, a contar de 27 do corrente, os projectos apresentados pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, para o estabelecimento de uma linha para ser explorada por tracção electrica, entre a rua da Palma e rua Gomes Freire, pelas ruas de S. Lazaro, Conselheiro Arantes Pedroso e Campo dos Martyres da Patria.

Todas as reclamações contra a approvação d'estes projectos deverão ser presentes á Repartição mencionada.

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, em 25 de janeiro de 1902. — O Engenheiro Inspector Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, Paulo Benjamim Cabral.

Commissarios do governo

O *Diario do Governo* de 23 de janeiro findo publicou os despachos de nomeação dos seguintes commissarios do governo:

Adolpho da Cunha Pimentel, junto da Companhia Carris de Ferro do Porto.

Carlos Malheiro Dias, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão.

Joaquim Reis Torgal, junto da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa.

Joé Ferreira dos Santos Magalhães, junto da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.

José Joaquim de Sousa Cavalleiro, junto da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

Nuno de Freitas Queriol, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Ricardo Pinto Bartol, junto da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares.

O ramal de Portimão

Abre hoje ao publico o troço, de 6 kilometros, da linha do sul no ramal de Tunes a Portimão, comprehendido entre a estação de Poço Barreto e Silves.

A estação de Poço Barreto perde desde hoje a sua qualidade de terminus, unica que lhe dava importancia, porque, como estação intermédia, pouco valor tem. Saindo d'este ponto, a linha dirige-se para sudoeste, passando sobre um aterro de 500 metros com a cota maxima de 13,472.

Sóbe então em rampa de 17 que se prolonga por 1.600 metros. cortando a estrada d'Alcantarilha.

A passagem de nivel segue-se uma trincheira de 600 metros com a cota maxima de 10 metros e d'ahi até Silves, ou melhor, á estação d'este nome que fica um kilometro distante da cidade, não houve grandes movimentos de terras, acompanhando a linha as pequenas ondulações do terreno.

A unica difficuldade da construcção, em todo o percurso — se difficuldade se pôde chamar, — foi o corte das trincheiras, por ser o terreno todo rocha viva.

O raio das curvas varia entre 300 e 600 metros.

O aspecto dos terrenos marginaes é muito agradável, sendo todo plantado de figueiras, alfarrobeiras e amendoeiras.

Tem dois apeadeiros intermédios onde não param os comboios correios, Valla e Valle da Lama, servindo este a bella povoação da Lagôa, muito povoada e importante, tendo até serviço de agua nos domicilios como qualquer cidade de primeira ordem.

Silves é tambem uma cidadezinha muito importante, tendo varias fabricas, sendo a principal uma de cortiça, bom commercio estabelecido com todo o Algarve e Alemtejo, e centro valioso dos productos agricolas da região.

Como acima dizemos, a linha fica a um kilometro distante de Silves.

A estação está completa em todos os seus detalhes, servindo agora de terminus e ficando depois classificada de 2.^a ordem.

Além de Silves, o troço em construcção que vae até Villa Nova de Portimão está já muito adeantado e medirá 9 kilometros, não tendo tambem obras d'arte mais que uma pequena ponte sobre a ribeira de Odelouca.

Trabalha se activamente para que a abertura d'este troço se realize ainda este anno.

A inauguração que hoje se faz é absolutamente sem festejos por parte da direcção do caminho de ferro.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Basiléa — Caminho de Zurich

Se o nome d'esta terra deixa confusões ao viajante, que consulta o mappa da Suissa, encontrando ora Bâle, ora Basel, este caso é muito frequente nos paizes como este e a Belgica, que teem dois idiomas.

Assim, por exemplo, um companheiro de viagem que queria ir de Berne a Neuchâtel, me perguntava admirado porque, havendo comboios de Neuchâtel para aquella capital, não os havia para a volta, indo todos... para Neuenburg.

E mostrava-me o guia, aberto nas paginas 34-A.

Tive que lhe explicar que os dois nomes são uma e a mesma coisa, apenas sendo um em francez e o outro em allemão, como Biel e Bienne, Luzern e Lucerne, Soleure e Solothurn, Berthoud e Burgdorf, e tantas outras.

Mais me poria em difficuldades se em Basiléa me perguntasse de que lado fica a Allemanha, porque só lhe poderia responder fazendo uma pirueta e apontando em redor — fica por todos os lados.

Com effeito Bâle (deixem-me dizer assim, que vae mais depressa) é uma cidade suissa dentro de terreno allemão, e tão ligada a este paiz que até a linha que d'ahi parte para Constança vae logo pela Allemanha, tendo todavia que atravessar ainda outra excrescencia da Suissa ao passar em Schaffuhsen.

Teem d'estes caprichos geographicos as convenções internacionaes.

A bella cidade rhenana preferiu lançar-se corajosamente no caminho dos progressos materiaes, em vez de conservar os traços da idade média, no que elles não tinham de interesse.

Assim, destruiu as fortificações e os fossos para construir avenidas e sumptuosos edificios modernos, transformou ruas estreitas em largas vias de communicacão. Isto, porém, sem atacar os seus monumentos, antes conservando os antigos e erigindo outros novos que ornamentam as principaes praças.

As suas numerosas egrejas, das quaes 18 são notaveis, as suas bellas portas e torres, os monumentos, estatuas, fontes; os grandiosos edificios da camara, que se está completando, no estylo gothico e foi construido no seculo XVI, do correio, tambem gothico, a sala de concertos da cervejaria do Cardeal, considerada a mais bella da Suissa, o jardim zoologico, o melhor do paiz; casas particulares notaveis, como a *Blaues Haus* (casa azul), onde se recolheram os imperadores d'Austria durante a guerra da independencia, no principio do

seculo passado, as tres formosas pontes e o viaducto do caminho de ferro; e sobretudo os ricos museus e colleccões historicas constituem attractivos bastantes para o visitante consagrar a Bâle um par de dias.

São notaveis, pela sua importancia e quantidade, as escolas de ensino primario, secundario e superior.

Já se vê que d'esta cidade, como de todas da Suissa, se pôde fazer centro para enorme quantidade de excursões ás montanhas e valles do Jura, á Floresta Negra, Alsacia, etc., isto é em territorio suiso, francez ou allemão, e para todas estas viagens ha commodidades que convidam o passeante; por toda a parte hoteis bons, ou razoaveis pelo menos, comboios, diligencias, carros, ascensores, todos os meios de transporte e todos os attractivos, como é de uso naquelle paiz absolutamente preparado para chamar viajantes.

O viajante que quizer (como eu) seguir de Basiléa para Zurich tem uns 14 comboios diarios, dos quaes mais de metade são rapidos, fazendo o trajecto em duas horas.

Os melhores são os das 5 horas, 8 e 20 da manhã e sobretudo o das 5 e 50 minutos da tarde que faz o trajecto, 90 k, em 1 hora e 48 minutos.

Sahindo da estação, a via deixa á direita, logo ao passar a ponte, a linha por onde viemos e approxima-se do Rheno até o kilometro 17, em Rheinfelden, deixando-o ahi para de novo o encontrar 10 kilometros depois e por fim se separar do grandioso rio, encetando uma grande curva para a direita, subindo ao seu ponto culminante, onde passa em tunnel de 2.466 metros.

Descemos então e encontramos pela primeira vez o Limmat, um dos rios que banham Zurich, e sem mais incidentes na linha dirigimo-nos para o seu terminus, a grande estação central de Zurich.

Na descripção da grande cidade já aqui, em 1 de julho de 1890, nos referimos a esta grandiosa estação uma das mais modernas e das mais notaveis da Europa.

O movimento é extraordinario nesta estação, a animação enorme.

A todo o momento entram e saem comboios, pelas numerosas linhas que de Zurich irradiam para todos os pontos da Suissa e estrangeiro.

Por toda a parte montões de bagagens, pequenos volumes portateis em que os passageiros dividem os seus artigos que os devem acompanhar, para os poderem levar comsigo na carruagem, visto na Suissa não haver transporte gratuito de bagagem registrada.

Junto dos montes de malas grupos de passageiros esperam a chegada dos comboios que pouco se demoram, partindo logo, cheios, para diferentes destinos.

Os moços da estação apoderam-se, á chegada, dos nossos pequenos volumes para os conduzir fóra do edificio, onde nova agglomeração nos aguarda; a dos creados e corretores d'hoteis (que não entram na estação) disputando-nos para o seu estabelecimento.

Que, apesar da importancia da estação, o serviço não está bem organizado, nem o pessoal prima pelas suas atenções para com os passageiros, dil-o-hei no artigo seguinte, e então se verá que tambem lá por fóra ha quem em pequeno não abusasse do chá.

Signaes Barbosa

O sr. Antonio Maria Nunes Barbosa, um distincto empregado encarregado das installações electricas da Companhia Real, acaba de pedir o privilegio de invenção para um apparelho de signaes para caminhos de

ferro, funcionando por meio de uma pequena machina magneto-electrica, que é manobrada por uma simples manivella, pondo em movimento todo o conjunto de discos e semaphoros que a ella estão ligados.

Prescinde, portanto, o appparelho Barbosa do complicado e arriscado systema de pilhas, alavancas e compensadores, e tem a vantagem de estender a sua acção a grandes distancias sem se prejudicar a absoluta precisão do seu funcionamento, tão indispensavel, ou melhor, a exigencia imprescindivel em appparelhos d'este genero.

O sr. Barbosa construiu já um d'estes appparelhos e fez d'elle experiencia nas linhas da Companhia, dando os melhores resultados; mas tem agora, para dar a publico a sua applicação, que esperar o prazo legal, decorrido o qual a sua invenção, que é valiosissima, lhe será garantida.

E' tambem por este motivo que não damos, desde já, a descripção completa do novo appparelho, que estamos certos será adoptado tanto em Portugal como no estrangeiro, porque representa um importantissimo melhoramento nos processos de signalização ferroviaria, que todas as administrações se interessam em aperfeiçoar.

Reservamo nos, pois, para, em devido tempo, dar desenvolvida noticia da invenção portugueza, com todo o entusiasmo que nos merece trabalho de tanto alcance.

Nova classificação de mercadorias

O ministro das obras publicas de França confirmou a nova classificação geral uniforme das mercadorias de pequena velocidade, que deve trazer uma simplificação notavel no calculo das taxas e das reduções de preço.

O caderno de encargos de cada companhia, fixando a tarifa maxima a cobrar, divide em quatro classes todas as mercadorias, incluídas sob setenta e duas denominações de generalidade.

A «tarifa geral» é o conjunto dos preços applicados quando não haja modificação em condições.

Pelas tarifas especiaes, ao contrario, é concedido ao publico redução nos preços sujeitos a certas modificações nas condições da tarifa geral, augmento nas demoras de transporte, attenuação da responsabilidade do transportador, obrigação tomada pelo expedidor para fornecer carga completa de um vagon, etc.

Nos primeiros tempos, todas as companhias achavam conveniencia em augmentar o numero das mercadorias, cuja tarifa era particularmente explicada, diminuindo egualmente em grande escala as taxas para algumas mercadorias designadas na tarifa geral ou especial. Mas em virtude de cada companhia trabalhar por sua conta, deram-se sérias divergencias na classificação das mercadorias. Succedia varias vezes que a mesma mercadoria era classificada de forma differente pelas diversas companhias, e de tudo isto resultou a necessidade de uma simplificação.

O estudo de uma classificação uniforme foi empreendido em 1878 e concluido em 1895.

A esta data, a classificação geral uniforme compunha-se de seis séries, comprehendendo 2.428 denominações de mercadorias; hoje comprehende 3.850 denominações, e ainda teria excedido este numero se não se lhe houvesse posto cobro.

A nova classificação projectada pelas companhias,

segundo as bases de uma circular que lhes foi dirigida em agosto de 1899 pelo ministro das obras publicas, apenas comprehende 1.325 denominações.

Conseguiu-se isto, supprimindo muitas designações synonymicas e adoptando uma só designação para mercadorias.

Por exemplo: a antiga classificação comprehendia vinte e nove denominações diversas de instrumentos e machinas agricolas (debulhadoras, charruas, prensas, etc.) A nova classificação reune tudo isso e dá-lhe a denominação geral de: «Instrumentos e machinas agricolas».

D'ora ávante, como a classificação geral uniforme não comprehenderá senão denominações genericas, cada nova mercadoria classificada por alguma d'essas denominações, apresentada a uma companhia, poderá beneficiar das tarifas especiaes, sem que para isso seja necessario, como até agora, a informação e accordo especial das sete grandes rédes francezas para a sua inserção na classificação geral.

Uma ideia sympathica

Tendo fallecido, no fim de 1900, um empregado do serviço de Fiscalização da Companhia Real, deixando em precarias circumstancias a esposa e o filhos, de 2 a 12 annos, os seus collegas resolveram cotizar-se para a educação d'estas crianças, e formando uma lista de subscrição em que, além de quasi todo o pessoal d'aquelle serviço desde o chefe até o mais modesto praticante, se teem inscripto empregados d'outras repartições, teem reunido o bastante não só para garantirem á viuva e filhos o auxilio no caso de doença, como para capitalizar em fundos que no fim de 1901 já se elevavam a 600.000 réis nominaes.

A comissão publicou, á sua custa, um relatorio dos seus trabalhos e a conta da receita e despesa até fim do anno.

Aqui está um exemplo de altruismo que bem merece a sympathia de todos.

TRACÇÃO ELECTRICA

Não temos duvida em rectificar que nem sempre a direcção da Companhia Carris faz ouvidos de mercado ao que lhe dizemos.

Aqui protestámos contra o abuso das campainhas e é evidente que ordens foram dadas nesse sentido, porque os guarda-freios já nos poupam um pouco os ouvidos com o tim tim, quando não ha razão para isso.

Tambem quasi todos os carros trazem no letreiro posterior a direcção para onde vão, mas repetimos que não são todos, o que faz grandes confusões no publico.

*

Na 2.^a feira 27, experimentou-se o carro grande, aberto, com 12 bancadas, podendo portanto comportar 59 passageiros.

E' uma almanjarra enorme, impropria para linha que tenha curvas apertadas.

O leito assenta em dois carretos de 4 rodas cada um, sendo as exteriores, para o lado das plataformas, menores que as do lado do centro.

Apesar d'este systema parece que não é coisa para grandes evoluções, porque se saracoteia de forma que o trolley salta do fio aereo.

As *Novidades* fazem sobre o mostrengo este espirituoso commentario:

«E' uma aventesma (quer dizer abantesma, cuidado com os caturras) formidavel. Se abalroar com alguma coisa, acaba-se a coisa e acaba-se o mundo. Fica tudo num figo.»

*

A companhia do gaz sempre venceu impedir que a Carris illuminasse os seus letreiros de paragem, e combinou-se então que elles continuassem nos candieiros, sendo estes pintados de branco. Parece que estão em trajos menores.

Para a signalização nocturna diz-se que vão ser substituidos dois vidros em cada um d'estes candieiros por outros encarnados.

E' uma grande ideia com que a companhia consegue tirar mais um pouco de illuminação ás ruas.

Está muito bem.

Exposição na Luisiana

Este prospero estado da republica americana vae commemorar em 1903 o centenario da sua independencia com uma exposição universal.

A commissão ou companhia da exposição, que já dispõe d'um capital de 15 milhões de dollars, é presidida pelo sr. David Francis e secretariada pelo sr. Walther B. Stevens, sendo seus membros quatro antigos senadores dos Estados Unidos, dois membros da camara dos representantes, um director dos caminhos de ferro, officiaes superiores do Estado, banqueiros, commerciantes, industriaes, etc.

Recebemos um folheto illustrado, em portuguez, a este respeito.

O trabalho nos caminhos de ferro

Todos os jornaes e revistas francezas da especialidade se occupam neste momento de um assumpto de véras interessante para a vida das companhias de caminhos de ferro. Trata-se de um projecto de lei que a Camara dos Deputados votou em França, e que viria a ter, caso o Senado confirmasse essa votação, as mais desastrosas consequências financeiras.

Apenas terminou, porém, a viva discussão que o projecto provocou na Camara, logo se levantaram, fóra d'ella, mil vozes auctorizadas combatendo a ideia, que se reputou absolutamente inadmissivel na pratica.

Entre estas vozes, ouviu-se a do sr. Noblemaire, um dos especialistas mais distinctos e respeitados, que tem estudado sob todos os aspectos os multiplos problemas da questão dos caminhos de ferro, e que na *Revista dos Dois Mundos*, de 15 de janeiro findo, expoz a tal respeito, e num artigo muito claro e muito solido, conclusões notaveis de bom-senso e de conhecimento profundo do assumpto.

O sr. Noblemaire, que é, nem mais nem menos, o director do *Paris-Lyon-Méditerranée*, condemna o projecto com argumentos tão indiscutíveis, que o *Jornal dos Caminhos de Ferro* considera bastante essa opinião para fazer baquear a machinação politica, accentuadamente eleitoral, que se pretendia organizar em volta do operariado ferroviario.

O principio que a nova lei estabeleceria era o da redução a dez horas de trabalho em cada vinte e quatro,

para todos os empregados dos caminhos de ferro. Mas não é este principio que tem dado logar ás vivas discussões de que nos fazemos echo. Pelo contrario. Todos estão de accordo com elle. E' acerca da sua utilidade e do seu alcance que as opiniões divergem e muito.

A redução a dez horas de trabalho é reclamada principalmente em beneficio dos machinistas, que se diz viverem sob o peso de um violentissimo regulamento. O sr. Noblemaire cambate esta affirmacão em termos muito precisos.

Em primeiro logar, frisa o illustre articulista que o salario médio annual dos machinistas se eleva a 3.595 francos. O serviço que desempenham é, sem duvida alguma, muito penoso, muito arduo, expondo-os a certas doencas e contingencias pouco apeteceveis, mas a verdade é que se tem chegado a exagerar com despropósito os perigos a que elles se julgam expostos. De resto, e no que lhes diz respeito, as companhias usam, sempre que assim o consideram justo, da faculdade de reformar os seus empregados, desde que elles contem quinze annos de serviço. O sr. Noblemaire, baseando toda a sua argumentação em numeros, refere que só nos ultimos cinco annos, entre 1896 e 1901, a proporção das reformas concedidas sobre 428 machinistas se elevou a 34 %.

Pódem as companhias de caminhos de ferro contentar-se com fazer trabalhar os seus empregados apenas dez horas por dia?

Podel-o-hão, talvez, no que respeita a empregados de escriptorio ou de officina; mas não quando se trate dos machinistas, cujo serviço se compõe de uma série de periodos que variam. O machinista não póde exigir que lhe distribuam um trabalho quotidiano regular, porque o seu serviço varia de um dia para o outro, conforme os percursos dos comboios.

Um outro erro, flagrantissimo, do projecto de lei consiste em pretender-se estabelecer que o tempo de demora entre dois comboios seja considerado como *tempo de trabalho*, quando inferior a quatro horas. Só esta disposição daria logar ás mais confusas e difficeis consequências, e merece ser lido, a este respeito, e *in-extenso*, quanto escreve o sr. Noblemaire no seu artigo.

Pelas mesmas razões por que não seria possivel reduzir a dez horas o trabalho dos machinistas e dos fogueiros, seria impraticavel estabelecer igual redução para os conductores dos comboios.

O projecto de lei concederia ainda, não só aos machinistas, mas a todo o pessoal dos comboios, das officinas, das linhas e das gares, um descanso de vinte e quatro horas em cada periodo de dez dias. E a licença de doze dias na volta do anno para o pessoal em commissões especiaes, seria elevada a quinze dias e tornada extensiva a todos os empregados das companhias, sem distincção «Em nome de que principio? pergunta o sr. Noblemaire. Em virtude de que direito?»

Mas todo o projecto de lei está eivado de erros, e por todos os lados offerece, a um exame consciencioso e pratico, inconvenientes e perigos formidaveis para as companhias e para o Estado, principalmente no que respeita á parte financeira.

A ser convertido em lei, esse projecto acarretaria um augmento de despesa calculado em 43.715.000 francos, segundo os mais rigorosos dados fornecidos pelas contas das seis grandes Companhias francezas e pelos caminhos de ferro do Estado.

Só no capitulo das aposentações, o encargo novo para as Companhias seria de 32 milhões de francos, ao mesmo tempo que seriam estabelecidas condições inteiramente excepçionaes, absolutamente inadmissiveis, de reforma, em favor de uma categoria de empregados já

privilegiada em demasia. E tudo isso á custa de um augmento de despesa annual, representando, para as sete grandes rédes de França, mais de 108 milhões de francos!

Fumo

Pelo illustre deputado o nosso amigo Francisco José Machado, ex-capitão Machado, foi apresentado á camera um projecto de lei com alguns erros de grammatica que escaparam na revisão, mas com algumas ideias salutaras para se attenuar o incommodo proveniente do fumo das chaminés das fabricas.

Por este projecto a altura minima das chaminés teria de ser de 5^m contados acima do espigão dos telhados vizinhos numa area de 200^m de raio.

O projecto é decalcado do regulamento que vigora em Paris.

E' certo que temos muitas chaminés incommodas. Haja em vista as dos fornos de loiça da fabrica do Intendente. Mas não é menos certo que numa cidade de topographia accidentada como a de Lisboa, a exigencia do commandamento de 5.^m numa area de tão grande raio traria transtornos e difficuldades insuperaveis á nossa industria. Além de que esta exigencia é dispensavel em grande numero de casos. Nem todas as fabricas lançam na atmosphera productos de tal natureza e em tal quantidade que seja para recommendar tamanha elevação na altura das chaminés. Para outras em que a exparição ou vento dominante é diversa, e que trabalham com outros combustiveis, poderá não bastar a que seria excessiva para as primeiras.

O carvão mineral não sublima e raramente dá no fumo gazes toxicos. Não é bom desacreditar-os tanto. São inaspiraveis, o que já não é pouco, e sujam as roupas e a gente, o que é mal feito. Convém pôr cõbro a estes damnos. Mas pôr-lhes cõbro sem obrigar as pobres industrias a erigirem chaminés Eiffel.

Melhor fôra, em nosso opinião, estabelecer que em vistoria feita por engenheiros se fixasse para cada caso particular a altura da chaminé.

Quer-nos parecer que o illustre official acceitará o alvitre.

D'este modo não legislariamos sempre para as fabricas, e indistinctamente maus canudos.

Nem o nosso amigo quereria a responsabilidade de progenitor de grandes canudos na industria.

Convites

A empresa do theatro da Avenida, dando no dia 24 uma recita dedicada á imprensa de Lisboa com a primorosa peça do distincto escriptor sr. Lopes de Mendonça, filiada no estylo e processos de Gil Vicente, *O Tição Negro*, entendeu dever convidar o nosso jornal a fazer-se representar nessa festa.

Apesar da indole d'esta folha não se prestar a tratar de theatros, isso não nos impede que digamos que nos encantou o trabalho artistico do escriptor, do maestro e dos actores, quanto nos penhorou a amabilidade do intelligente empresario, o nosso amigo Sousa Bastos.

Tambem fomos honrados pela commissão executiva da União dos Atiradores Civis Portuguezes com um convite para a inauguração do alvo electrico na carreira de Pedrouços, festa a que assistiu S. M. El-Rei. Agradecemos.

Mais recebemos da Real Associação Central da Agricultura Portugueza convite permanente para as conferencias que se vão realizar nas salas d'aquella benemerita associação, no mez de fevereiro, sendo oradores os srs. dr. Pereira de Lima, professor Paula Nogueira, agronomo Antonio Isidoro de Sousa e engenheiro Mello e Mattos.

Agradecemos muito.

A reorganização dos Wagons-Lits

A assembléa geral extraordinaria dos Wagons-Lits, reunida em Bruxellas, approvou por unanimidade as seguintes propostas do Conselho da Administração:

1.^a O capital é reduzido de 50 a 35 milhões de francos, fazendo-se uma nova emissão de 60.000 acções privilegiadas de 250 francos cada uma;

2.^a O srs. Marcel Baeyens, Dubois, Frondeville e Villars são nomeados administradores, e o sr. Albert Chabert, commissario;

3.^a O Conselho de Administração é autorizado a modificar os estatutos da Companhia.

As novas acções com data de emissão de 1 de janeiro de 1902 podem ser tomadas de preferencia, e ao par, pelos actuaes accionistas, e dão direito a um juro de 5 % accumulativo e privilegiado.

Feita a distribuição do juro de 5 % por estas acções, os accionistas ordinarios poderão receber juros tambem até 5 %; o excedente, se o houver, será repartido do seguinte modo:

7 1/2 % ao Conselho de Administração;

92 1/2 % aos accionistas privilegiados e ordinarios.

As acções são emittidas e pagas por subscrição, ficando aos subscriptores a faculdade de fazer o pagamento em duas prestações, sendo 125 francos no acto da subscrição e 125 francos em qualquer epoca (até 15 de abril) augmentando um juro de 5 % a contar desde 15 de janeiro.

AUTOMOBILISMO

A commissão de experiencias de Berlim adquiriu vehiculos automoveis e tem feito estudos praticos para os transportes militares em 8 automoveis a petroleo e a alcool, com motores de 10 cavallos-vapor.

*

Ha grande esperanza no novo aro pneumatico *fer-rado*, isto é, revestido d'uma cinta de ferro na parte que toca no solo para impedir o pneumatico de ser furado, e desgastado com os attritos ou corpos agudos que encontre na pista. Vem o desenho d'este aro na excellente revista especial *La locomotion automobile*.

*

Vae organizar-se em 1902 uma exposição de automoveis em Basiléa.

O Automobile-Club suiso está encarregado do programma das propostas para este effeito.

*

Vae começar no mez de janeiro de 1902 a percepção do imposto sobre os automoveis na Belgica. A taxa é

de 50 francos por vehiculo até a potencia de 6 cavallos-vapor e de 10 francos addicionaes para os superiores.

Uma declaração falsa sobre a potencia dos vehiculos incorre na multa de 100 a 200 fr. e na pena de prisão de 1 a 3 dias.

Segundo o *Auto-Velo*, está em serviço nas ruas de *Cleveland*, nos Estados Unidos da America, uma varredora automovel.

Circula sobre os carris das diversas linhas de tremvias da cidade.

Compõe-se d'um carro motor de 4 rodas, na frente do qual vae um reservatorio de agua para a rega, comprimida por bombas e lançada em jactos até os passeios lateraes da rua.

Na parte trazeira vae a vassoura, que tem 5 m. de comprimento, movida directamente pelo motor electrico do carro que lhe imprime uma rotação rapida.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de janeiro de 1902.

Temos presente o relatório do Banco Commercial de Lisboa relativo á gerencia de 1901. E' um conciso e substancioso trabalho, que nos vem provar, uma vez mais, a prosperidade d'aquelle estabelecimento, e, inductivamente, a sua conscienciosa administração.

Sommaram os lucros geraes do anno (incluido o saldo de 1900, ou 24:404\$848 réis) 228:377\$670 réis; e importaram os encargos em 46:881\$239 réis, ficando pois o lucro liquido em 181:496\$431 réis, que a direcção propõe seja applicado pela forma seguinte:

Para um dividendo de 6 1/2 % livre de imposto, (incluidos os 2 1/2 % já distribuidos).....	130:000\$000
Para fundo de reserva, 5 % dos lucros liquidos do anno.....	7:854\$579
Para percentagem á direcção 5 % dos mesmos lucros.....	7:854\$579
Para reserva especial.....	10:000\$000
Para saldo para 1902, captivo de impostos.....	25:787\$373

A decomposição dos lucros é como segue:

Saldo de 1900.....	24:404\$848
Juros de letras descontadas.....	157:169\$016
Juros de emprestimos caucionados.....	17:833\$310
Juros de emprestimos em c/ corrente.....	21:590\$252
Fundos fluctuantes, cambios etc.	46:974\$654
Juros em contas correntes, transferencias e lucros diversos.....	34:523\$889

Cumpré notar que, pela applicação das respectivas verbas acima mencionadas, o fundo de reserva fica elevado a réis 194:140\$127 e a reserva especial a 90:000\$000 réis.

Effectuou-se, em 25 do corrente mez, a segunda reunião da assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal, para apreciação do parecer e projecto de contracto elaborados pela commissão eleita, e a que nos referiramos no precedente boletim. Como a reunião se prolongasse até perto da meia noite, sem que nada se houvesse resolvido e decidido, pois que todo o tempo fôra gasto em se discorrer ácerca da competencia ou incompetencia da assembléa extraordinaria para a apreciação do contracto, assentou-se em uma nova reunião para esta noite ultima do mez.

Não é nosso proposito, e que o fosse, nem mesmo dispunhamos de espaço para isso, resumir os incidentes ou debates mais ou menos estereis que se deram na reunião effectuada. E ainda fiamos pouco da futura, se as coisas continuarem como até aqui.

A nosso vêr o remedio e o aproveitamento do tempo está na fusão, em uma unica, das duas assembléas, ordinaria e extraordinaria, prescriptas e separadas, com funções diversas, pelos estatutos actuaes. Assim o pensa bom numero dos accionistas do banco, e lástima é que este alvitre, que ganha terreno, se não tivesse posto em pratica ha mais tempo, para proveito geral.

Nas suas modificações ao projecto do contracto, a commissão, pela força imperiosa das circunstancias, respeitou a base fundamental do decreto de 22 de novembro, isto é, a elevação a 41.000 contos da conta corrente sem juros; mas estabeleceu um principio moral e equitativo—o das amortizações annuaes na mesma conta e na importancia total da circulação fiduciaria. Isto, feito e fixado de accordo com o governo, por modo—diz o artigo respectivo—«a que as amortizações não excedam os 40 annos do «privilegio do banco, devendo a conta corrente e a circulação fiduciaria ir, pelo menos, descendo em quantia equivalente ás «amortizações».

Este preceito é util. Muito embora alguns o julguem anodino, por dura experiencia de factos analogos, bom será, ainda assim, que elle fique acceito e consignado—ao menos para base de protesto perante qualquer desrespeito ulterior.

Nas condições de partilha de lucros com o governo, a commissão espontaneamente addita ao art.º 12.º do contracto dois paragraphos,—o primeiro elevando essa partilha a 3/8, quando os lucros derem para um dividendo de 10 %, e 3/4 quando o dividendo attingir 12 %—e o segundo, preceituando logo, que essa participação será sempre applicada a reduzir os debitos do thesouro. Claro fica e inquestionavel este meio mais de que o banco lançará mão para allivio do encargo do estado; nem se pôde comprehender por outra fôrma uma renuncia de lucros de que ninguém o obrigava a prescindir.

Quanto á faculdade, para o banco, expressa no art.º 7.º, de elle poder representar, até 6.000 contos, por notas de prata, e convertiveis em prata, até igual quantia da sua reserva d'esse metal, não attingimos bem o alcance da commissão dispondo que essas notas não sejam notas de prata, mas—ordens de prata. Isto, parece-nos uma questão de nome, pura e simples. Notas ou ordens, uma vez emitidas, o certo é que a circulação fica elevada em seis mil contos, e a reserva metallica a mesma, para garantir mais esta nova emissão.

Nós, antes queríamos a prata a andar... Ao menos, não tínhamos mais um novo instrumento de troca, correndo como dinheiro, e, por consequencia, sujeito a falsificações—a syphilis da nossa moeda papel.

Não nos detemos agora nas modificações da commissão a outros artigos do projecto;—umas, tem importancia secundaria, e outras, de feição administrativa, d'ellas nos occuparemos quando discutidas e admittidas em assembléa geral.

Como na precedente quinzena continuou animado o movimento bolsista dos principaes titulos de credito.

Valores do estado.—Concurrencia de procura para inscripções, que se cotaram entre 39,30 e 39,35. Não faltaram tambem pretendentes para as obrigações de 4 % 1888, que se mantiveram entre 20\$500 e 20\$550. Alguma coisa tambem se fez com as obrigações de 4 1/2 % 1888, que fecham a 58\$500.

Accões de bancos e companhias.—As do Banco de Portugal tiveram d'esta vez insignificante movimento, mantendo-se a 148\$000. As do Banco Commercial foram bastante procuradas, falhando as offertas. Cotam-se a 137\$000. As do Banco Lisboa & Açores tambem tiveram pretendentes, realizando-se regulares operações a 127\$000 e 127\$500.

As accões da Companhia dos Tabacos ascenderam, com procura, a 138\$600 e as da Companhia dos Phosphoros foram, por igual, procuradas, o que as fez subir de 77\$300 a 78\$000.

Obrigações do Credito Predial.—Tiveram regular movimento, especialmente as de 5 % assentamento, que ficam a 93\$400. As de 6 % manteem-se a 95\$000, e as de 4 1/2 % a 89\$500.

Empresas africanas.—As accões das Companhias de Moçambique e Zambesia tiveram, quer a prazo quer a dinheiro, movimento maior que na precedente quinzena, subindo os preços, na primeira a 13\$700 e na segunda a 5\$150. As obrigações Atravez Africa oscillaram entre 83\$700 e 84\$000.

Continuam pois ainda, como se vê, animadas as operações na nossa bolsa, o que é um dos symptomas de melhora de situação.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	40 1/16	40 3/8	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 %
» cheque.....	40 1/16	40	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	710	712	Agio Buenos Ayres.....	—
» cheque....	714	716	Cambio do Brazil.....	11 29/32
Berlim 90 d/v.....	285	287	Premio da libra... e	1\$450
» cheque....	292	295		1\$500
Francfort 90 d/v ..	285 1/2	287 1/2		
» cheque..	292 1/2	295 1/2		
Madrid cheque ...	870	875		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		JANEIRO													
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições de assent.		39,35	39,31	39,35	39,30	39,30	-	39,30	39,35	39,35	39,35	39,35	39,30	39,30	39,30
" coupon		39,30	39,50	39,30	39,45	39,30	-	39,30	39,60	39,45	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30
Obrig. 4 0/0 1888		20 550	20 500	-	-	20 600	-	20 600	20 550	20 550	20 550	20 500	-	20 500	-
" 4 0/0 1890 assent....		50 000	50 000	50 000	-	-	-	50 500	50 500	50 500	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	50 500	-	-	51 000	50 700
" 4 1/2 0/0 assent.....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int...		57 500	57 700	57 800	58 000	-	-	58 500	58 500	58 000	58 500	-	-	59 000	-
" 4 1/2 0/0 externo		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....		-	148 000	148 000	148 000	-	-	148 000	148 000	148 000	148 000	148 000	147 700	147 800	147 800
" " Commercial		136 000	-	136 500	-	-	-	137 000	-	137 000	137 000	-	-	137 500	-
" " N. Ultramarino...		125 000	-	125 000	-	124 900	-	-	-	-	-	125 000	-	124 300	-
" " Lisboa & Açores		126 800	127 000	127 000	127 000	127 300	-	127 600	127 500	127 500	127 500	127 000	127 000	127 500	-
" Tabacos coupon ...		136 100	136 500	137 000	137 500	138 000	-	138 000	-	137 800	-	138 600	-	141 000	141 600
" Comp. ^a Phosphoros.		77 300	77 300	-	77 900	77 600	-	77 800	77 800	77 900	78 000	78 000	78 000	77 800	-
" " Real		-	-	-	-	-	-	-	16 500	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %		-	-	95 000	95 100	95 000	-	95 100	95 000	-	-	95 000	95 500	95 500	-
" " 5 %		93 000	93 200	93 150	93 150	93 000	-	93 100	93 200	93 350	-	-	93 500	93 500	93 500
" Comp. ^a Phosphoros.		-	91 000	91 000	-	-	-	-	-	91 000	91 000	91 150	-	-	91 200
" C. ^a Real 3 % 1. ^o grau		-	-	-	-	81 500	-	81 500	-	81 500	81 500	81 500	-	81 200	-
" " 3 % 2. ^o grau		21 700	-	21 800	22 200	22 300	-	22 750	22 400	-	22 500	22 450	22 500	-	22 500
" C. ^a Nacional.....		-	-	54 000	-	-	-	-	-	-	54 000	-	-	-	-
" Atravez Africa.....		83 800	83 800	84 000	84 000	84 000	-	84 200	83 900	83 900	-	-	83 700	83 800	-
Paris: 3 % portuguez ...		27,60	27,10	27,40	27,32	27,25	27,40	27,35	27,35	27,37	27,37	27,30	27,35	27,32	-
Acções Comp. ^a Real.....		-	-	-	-	69,25	70	70,50	71	70,75	71	70,50	-	-	-
" Madrid Cáceres.....		34	34,75	-	-	-	-	-	34	33,50	34,25	-	33	33,25	-
" Norte de Hespanha.		201,50	198	199	199,50	198	-	198	196	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza..		291	288	288	287,50	286	280	286	284	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....		224	-	-	-	-	214	215	215,50	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. ^a Real 1. ^o grau.		339,25	339	339	339	-	-	340	340	-	-	340	-	339,50	-
" " 2. ^o grau.		91	91	93	94	95,25	97	95	95	94	-	94,50	94	94,25	-
" C. ^a Beira Alta.....		74,50	-	75	75,75	75	75	75	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Cáceres		-	-	88	88	-	89	88,75	89	89	-	-	89	89	-
" N. Hesp. (1. ^a hyp.)		312	309,50	309,50	312	312	309,50	308,50	308	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 % portuguez.		26,75	26,62	26,75	27	27,62	27	27	27	27,12	27,12	27,12	27,12	27,12	-
Obrig. Atravez Africa		57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-
Amsterdã: Atravez Africa...		71,25	71,68	71,68	71,68	70,25	69,93	69,93	69,50	69	69	69	67,75	67,75	-
Bruxellas: Atravez Africa		68,50	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69	68,55	68,55	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902-901			1901-900		Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	Kilom.	1902-901	1901-900	1902-901	1901-900	
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
	8 14 Jan.	693	76 618 000	110.559	693	76.296 787	110 096	154 348 000	152 593 574	1.754 426	-
	15 21 "	"	76.973.000	111.072	"	76.296.787	110.096	231.321 000	228 890.361	2 430 639	-
	8 14 Jan.	380	11 545.000	30.381	380	11 042 213	29 058	22.075 000	22.084 426	-	9.426
	15 21 "	"	11 531 000	30 344	"	11.042.213	29.058	33 606 000	33.126.639	479.361	-
	3 9 Dez	488	21.983.510	45 048	488	19 859.990	40 704	1.049.600.831	949 550 928	100 049 903	-
	10 16 "	"	22.456 075	46 016	"	17 314.120	35.479	1.072.056.906	966 865 048	105 191 858	-
	17 23 "	"	22.188.170	46 225	"	19 964 750	40.911	1.094 245.076	986 829 798	107.415 278	-
	19 25 Nov	353	27 075.241	76 700	353	22.708 174	64 328	1 176.769.255	1 133.519.946	43 249.309	-
	26 2 Dez	"	24 758 131	70 136	"	23 594 573	66.840	1.201 527 386	1 157.114 519	44.412 867	-
	3 9 "	"	24 248 818	68.693	"	25 567.927	72.430	1.225.776.204	1.182 682 446	43 093.758	-
	10 16 "	253	6 648.159	26.277	253	7 332 459	28.982	361.441.097	371.008.220	-	9 567.123
17 23 "	"	7 725 043	30.533	"	7.504.293	29.661	369.166 140	378.512.513	-	9 346.373	
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	19 25 Nov	105	1.921.775	18.302	105	1 591.841	15 160	79.377.864	78.584 671	1 193 193	-
	26 2 Dez	"	2 149 226	20.468	"	1 938 060	18.457	81.527.090	80.522 731	1.004 369	-
	3 9 "	"	1 672.341	15 927	"	1 909 598	18.186	83.199 431	82 432 329	767.102	-
	18 23 "	34	1.756.985	51.676	34	1.936.538	56.957	92 582.649	94.916 955	-	2 334.304
Guimarães.....	24 31 "	"	1 473 263	43 331	"	1.412.970	41 557	94.055.912	96.329.925	-	2 274.013
Porto á P. e Famalicão	1 15 Dez	64	4 324.923	67.576	64	4.277 011	66.828	120 013 584	116.820.978	3.192 606	-
	1 7 Jan.	3656 Ps.	1.599.198 Ps.	437	3656 Ps.	1.679.994 Ps.	457 Ps.	1.599.198 Ps.	1.699.994 Ps.	-	100.796
Norte de Hespanha ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	1 7 Jan	3650	1.429.861	391	3650	1.499.877	410	1.429.862	1.499.877	-	70 015
	8 14 "	"	1.758.719	481	"	1.646 285	451	3.188 580	3.146.162	42.418	-
Andaluzes	24 31 Dez	1067	575.051	538	1067	554.579	519	19 806.814	19 943 237	-	136.423
	1 7 Jan.	"	336 803	315	"	329.798	309	336 803	329 798	7.005	-
Madrid — Cáceres ..	24 31 Dez	429	91 314	212	429	78 371	182	4 392 498	4 003.468	389.031	-
	1 7 Jan.	"	77 028	179	"	79.597	185	77.028	79 597	-	2 569
Zafra a Huelva	8 14 "	"	78.230	182	"	73.773	171	155.257	153 370	1 887	-
	1 7 "	180	32.671	181	180	23.542	130	32.671	23 542	9.128	-
	8 14 "	"	34 530	191	"	31.918	177	67.202	78 943	11.741	-

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Casa com duas portas, de Calderon e **A mocidade de Nun'Alvares**, por Francisco Serra — O distincto literato que figura nestas duas peças, como primoroso traductor da primeira e auctor da segunda, prestou um bello serviço ás letras patrias, dando-as em volume que deve ser lido e guardado com a consideração devida a uma verdadeira obra d'arte.

Veiu a proposito esta publicação, agora que todos os jornaes, sem excepção do official e burocratico *Diario do Governo*, se occupam da questão do renascimento do theatro portuguez.

A comedia de Calderon, na sua traducção pelo sr. Serra, já está julgada pelos mais eminentes criticos, desde que pela primeira vez se publicou ha bons 27 annos.

Não se póde melhor traduzir a ideia do auctor, mantendo na poesia todo o encanto e frescura privativos d'aquelle brilhante espirito, do que o fez o sr. Serra, produzindo assim uma obra que póde servir de escola de literatura nos dois paizes.

A peça original é um assumpto da nossa historia posto em scena, realçado com a graça e o apropriado estylo da sua epocha, falado numa linguagem vernaculamente portugueza.

Eis o nosso parecer nas poucas palavras que o espaço nos permite.

Le Miroir des Modes—Publicação mensal da casa Butterick C.^o Lim, de Londres—Recebemos o n.^o 1 do volume XLV respectivo ao mez corrente, d'esta revista de modas de que é director em Lisboa o sr. Augusto Soares, dono da Agencia Nacional, na rua Aurea, 178.

E' um bello album de figurinos illustrados acompanhado de moldes, desenhos, receitas, etc.

LINHAS PORTUGUEZAS

Povoa-Famalicão.—A companhia do caminho de ferro da Povia vae estabelecer bilhetes de ida e volta no ramal de Leixões.

Já submetteu o respectivo projecto de tarifa á approvação do Ministerio das Obras Publicas.

Notas de expedição.—No dia 20 de janeiro ultimo entraram em vigor nas linhas da companhia do Norte e Leste e seus ramaes, Oeste e Beira Baixa, uma nova edição de notas de expedição para as remessas de pequena velocidade, mas sem modificações que alterem a parte que constitue o contracto de transporte.

As antigas notas poderão servir até o fim do corrente mez.

Carvão de pedra.—A administração dos caminhos de ferro do Estado, tendo realizado experiencias com carvão de pedra importado de Inglaterra directamente, fez uma avultada encomenda d'este combustivel, que, parece, fica muito mais barato.

Mormugão.—No segundo semestre de 1901 este caminho de ferro rendeu 162.578 rupias, mais 42 794 rupias do que em igual periodo do anno anterior.

Valle do Vouga.—Os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro começam no proximo mez de março.

Carris.—A casa que fornece carris á Companhia Real, denominada Sociedade Anonyma de Ougrée-Maribay, já expediou para Lisboa a primeira remessa de carris por conta do seu fornecimento, o qual se eleva a 15.770 car-

ris, sendo 15.370 de 12 metros e os restantes de 11^m,92.

A primeira remessa a entregar até 15 do corrente compõe-se de 6.685 carris de 12 metros e 200 de 11^m,92.

Destinam-se á renovação de linhas da Companhia e, grande parte d'elles, á substituição dos actuaes, entre Pampilhosa e Porto, e ao acabamento da segunda via, em construcção, entre Gaya e Espinho, e renovação da primeira.

Basculas.—Nas estações da Granja e Valladares, linha ferrea do Norte, vão ser collocadas basculas, cuja approvação acaba de ser dada á Companhia Real pela direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Incendio n'uma estação.—Na estação de Casa Branca deu-se um sinistro de incendio com grandes prejuizos de mercadorias.

Começou, ao anoitecer, na barraca do guarda das cortiças, que alli affluem em grande quantidade, e d'ahi passou para o recinto da estação.

Arderam: 1 600 fardos pertencentes a João Bonneville, 800 pertencentes a Valajão e 200 saccas de carvão que se destinavam á estação do Barreiro.

Os prejuizos no edificio da estação são pequenos; avaliam-se em 310 000 réis.

De Evora e Extremoz partiram comboios com material d'incendio e bombeiros.

A' uma hora da noite estava extinto o incendio, tendo-se salvado parte das mercadorias.

Compareceram o engenheiro Justino Teixeira e o chefe do movimento.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A Sociedade Constructora das Obras Publicas e Fomento Industrial de Bilbao concluiu os estudos para a construcção de um caminho de ferro directo entre Bilbao e Victoria, que mede 68 kilometros.

Na linha projectada ha uma rampa desde Bilbao até Zubizabal e uma outra partindo d'este ponto até Victoria.

A Companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante está procedendo com grande actividade aos trabalhos de assentamento da via dupla entre Madrid e Villa Verde, devendo tudo estar concluido brevemente.

Tambem se acham muito adeantados os trabalhos do prolongamento da nova linha de Morata de Tajuna a Molina de Aragon, para terminar em Teruel, entroncando com o caminho de ferro central de Aragon.

Segundo consta, a Companhia dos Caminhos de ferro do Sul de Hespanha tenciona propor aos seus obrigacionistas outro convenio, pelo qual lhes dá uma obrigação com juro fixo de 750 pesetas e uma acção privilegiada com juro igual.

A Companhia dos Caminhos de ferro do Sul de Hespanha, que contava já com a approvação superior para abrir ao publico a secção do caminho de ferro Moreda-Daifontes, viu-se obrigada a adiar a inauguração por causa de um grande desvio de terreno causado pelos repetidos temporaes, chuvas e neves.

O engenheiro chefe d'esta companhia andou visitando a linha por ordem do governo, devendo só ser inaugurada depois que apresente o respectivo parecer.

França

Na sua ultima assembléa do anno 1901, o Conselho de administração dos caminhos de ferro do Oeste, resolveu pedir ao ministro das Obras Publicas, auctorização para augmentar o numero das carruagens de 1.^a classe com communicacão contínua, intercirculação e water-closets. Egualmente ficou assente a construcção de algumas carruagens de 3.^a classe, typo novo, com water-closets e corredor parcial, cujo numero poderá ser augmentado segundo os resultados que a experiencia der.

Segundo a proposta do sr. René Píault, a Administração dos Metropolitanos está incumbida de estudar com a máxima urgência a construção de uma nova linha, partindo da praça de l'Etoile á praça da Republica, atravessando a avenida Tricolband, o boulevard Haussmann, quando inteiramente concluído, e os boulevards Montmartre, Poissonnière, Bonne-Nouvelle, Saint Denis e Saint-Martin, cujas expropriações necessárias para o acabamento do boulevard Haussmann, são incluídas nas despesas da construção da linha.

Durante o anno passado o trafego das tres linhas metropolitanas Porte Maillot-Vincennes, Etoile-Trocadero e Etoile-Dauphiné, na extensão de 13 kilometros 300, foi muito importante.

A receita foi de 8.348.759 fr. 50, e o numero de passageiros subiu a 48.478.339 ou seja uma média de 3.645.000 passageiros por kilometro.

Isto representa resultados excellentes, que não podem ser equalados por nenhum caminho de ferro, nem mesmo pelo de Auteuil-Ceinture, que conta apenas 3 milhões de passageiros por kilometro.

A Companhia dos caminhos de ferro do Oeste acaba de aucto- rizar a experiencia de um aparelho que permite aos passageiros reservarem logares nas carruagens,

Este aparelho, collocado por cima de cada logar, tem um *coupon* numerado que só pôde ser tirado pelo conductor do comboio, entregando este ao passageiro o talão separado do *coupon*, cujo numero corresponde com o que está collocado no aparelho, ficando assim o passageiro com o seu logar reservado.

Esta experiencia realizar-se-ha primeiramente em duas carruagens de 1.^a classe dos comboios do Havre e da linha d'Angers.

A camara dos deputados approvou na sua sessão de 23 do mez findo, por 272 votos contra 260, apesar das observações do sr. Baudin, ministro das obras publicas, uma moção do deputado socialista Bourrat, convidando o governo a apresentar um projecto de lei para o resgate pelo estado dos caminhos de ferro de Oeste e do Sul.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração (Continuação)

Senhores accionistas:

E' natural que os que não conhecem, como vós, a historia do nosso caminho de ferro, se sintam tomados de indignação contra quem ousa escrever o que ahi fica, sendo já concessionario do prolongamento do Lucalla a Malange e d'este ponto para deante, bem como de todos os ramaes, que nelle venham entroncar.

E' para esses e não para vós que escrevemos o seguinte:

No nosso relatorio do anno anterior escrevemos a pag. 26:

"... é facil calcular quanto teria lucrado a Companhia pelo lado das garantias de juro e exploração, se tivesse podido concluir a linha em 1893, quando, pelo contrario, tem pago desde essa data o coupon sobre a quasi totalidade das obrigações e recebido apenas o subsidio relativo á parte construída.

Esta differença, bem como a cambial, proveniente de pagar em ouro as sommas para as quaes o governo lhe paga a ella em papel e, além d'isso, os juros que tem pago, reclama-os a Companhia do Estado, mas só a partir de 31 de dezembro de 1893, data que o governo e elle fixaram para a conclusão da linha, e entende a Companhia que ainda teria a reclamar indemnização de perdas e danos pelo descuido que lhe trouxe o acto violento do governo."

Serviam estas palavras para explicar a conta de «Reclamações», a que levamos o prejuizo nas subvenções, os juros pagos e as differenças cambiaes, que nos julgamos com direito a reclamar do governo pela quebra do contracto de 31 de outubro de 1891 e segundo a nossa interpretação do contracto de 25 de setembro de 1885.

Estes dizeres do relatorio levaram o ministerio da marinha a dirigir o seguinte officio ao digno fiscal do governo junto d'esta Companhia, e por este transmittido:

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar. — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos. — Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. — Tendo por Vossa Excellencia sido remetido ao Ministerio da Marinha e Ultramar o relatorio da Companhia Real

dos Caminhos de ferro atravez d'Africa apresentado á assembléa geral de 10 de novembro ultimo, bem como a copia da acta da mesma assembléa geral, e vendo-se d'estes documentos que a dita Companhia se propõe reclamar ao governo o pagamento dos prejuizos que diz terem sido causados pela quebra do accordo de trinta e um de outubro de mil oitocentos noventa e um na importância de tres mil oitocentos noventa e dois contos oitocentos setenta e oito mil seiscentos e vinte réis; encarrega-me Sua Excellencia o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar de comunicar a Vossa Excellencia que deve declarar por escripto á direcção da mesma Companhia que o governo não reconheceu em qualquer epoca, nem reconhece actualmente, direito á Companhia a qualquer indemnização pelo facto de não ter sido confirmado o alludido accôrdo, depois do qual outros accôrds e contractos tem sido celebrados entre o Governo e a Companhia sem que em qualquer d'elles se haja exarado disposição ou clausula que justifique as reclamações agora annuciadas.

Deus guarde a Vossa Excellencia. — Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, tres de janeiro de mil novecentos e um. Illustrissimo e Excellentissimo Senhor João Carlos Pessoa d'Amorim, fiscal do Governo junto á Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez d'Africa. — O Director, (a) *Tito Augusto de Carvalho*.

Não podendo ser mais clara a divergencia entre o governo e a Companhia sobre a interpretação do contracto de concessão, entendeu ter a Companhia direito, pelo art 68.^o do mesmo contracto, á arbitragem e d'elle fez uso, pedindo-a em 1.^a de março, de 1901, sem que até hoje tenha conseguido obter resposta.

Desde, porém, que pediu a arbitragem, entende a Companhia que a lealdade e a delicadeza lhe impõem o dever de se abster de considerações e argumentos, que só aos arbitros compete avaliar.

Tendo, pois, levado á conta de «Reclamações» como julga de seu direito, a importancia dos juros pagos e differença cambiaes occorridas no exercicio, a que se refere o balanço, a situação da Companhia é a que deveria ser, se os contractos houvessem sido mantidos; levamos, porém, a «Lucros suspensos» o resultado da conta de «Ganhos e Perdas», já porque da arbitragem depende a situação da Companhia, já porque ha a fixar a forma de execução dos contractos de 12 de março e 13 de setembro de 1897, que terão de ser alterados e já o estão talvez a esta hora sendo pelos representantes do governo e da Companhia, em Loanda, no que respeita á tarifa do café.

Julgamos ter respondido antecipadamente aos que nos possam accusar de não construirmos o prolongamento: é da arbitragem que depende para a companhia a execução dos contractos de 11 de março e 13 de setembro de 1897, relativos ao prolongamento.

Para fechar com uma noticia agradável e que vem robustecer a nossa confiança no futuro da nossa linha, dir-vos-hemos que foram descobertos importantes jazigos de cobre em Zenza do Itombe, onde temos estação (kilometro 190).

Senhores accionistas:

A morte vae dizimando os que, cheios de esperança, se agruparam para facilitar a entrada no sertão, e temos hoje a lamentar a perda do mais convicto, do mais entusiasta dos iniciadores da nossa empresa: refiro-me ao ex.^{mo} Conde de S. Januario. Animado pela crença, que faz os verdadeiros apostolos, o conde de S. Januario foi dos que primeiro viram que nas suas colonias tinha Pottugal o mais seguro elemento de vida, e por isso, mais do que ninguém, lidou pelo desenvolvimento d'ellas. Sabe-o o paiz, que publicamente o reconheceu, ha pouco, por meio da sua imprensa; mas sabe-o sobretudo vós, que o achastes sempre quando precisastes de recorrer ao seu valiosissimo conselho e efficcassimo concurso. Sirvam, senhores, estas singelas palavras de testemunho do nosso sentido reconhecimento e respeitosa saudade.

Do nosso digno conselho fiscal continuamos a receber o melhor auxilio, que muito agradecemos.

A direcção em Loanda tem estado a cargo do ex.^{mo} sr Antonio Guedes Infante, o que equivale a dizer-vos que nada tem deixado a desejar.

Tendes este anno a proceder á eleição de todos os cargos da Companhia.

Porto, 30 de outubro de 1901.

Pelo conselho de administração. — *Carlos Lopes, Alexandre Peres, Joaquim Domingos Ferreira Cardoso*.

Parecer do conselho fiscal

Senhores accionistas:

Depois de examinarmos com o maximo cuidado o relatorio do conselho d'administração da nossa Companhia, assim como o balanço respectivo, cumpre-nos dar-vos sobre esses documentos o nosso parecer.

Sobre a diminuição havida no rendimento do anno a que o relatorio se refere, estamos de accordo com as explicações nelle dadas sobre o assumpto; e, se não fosse materia corrente em re-

ceitas d'esta natureza uma certa oscillação entre as d'uns annos e as d'outros, a differença em si é realmente tão pequena, que quasi não valia a pena fazel-a notar, se não fosse para salientar o importante e significativo facto do augmento da receita em outros productos, o que demonstra claramente que não era sómente do rendimento do transporte do café que a nossa linha tinha de viver. Congratulamo-nos sinceramente por este facto, que põe em evidencia não só os elementos de bom resultado da nossa empresa, mas principalmente o desenvolvimento que a nossa linha começa a imprimir ao commercio geral da provincia.

Acompanhamos o vosso conselho nos louvores e agradecimentos que tributa ao ex.^{mo} ministro da marinha por ter ordenado a construcção da ponte sobre o Lucalla, melhoramento de que muitissimo ha a esperar pela ligação que estabelece com os mercados d'alem rio.

Com relação ao prolongamento, reconhecido por todos como indispensavel para assegurar o commercio do interior, que o caminho de ferro do Congo trata de chamar a si, depende quasi exclusivamente da regularização da situação da Companhia pelo governo, de fôrma que esta fique em condições de poder abalancar-se a tão importante empresa. Com esse fim foi já pedida a arbitragem, a que a Companhia tem direito pelo seu contracto, e é realmente para lamentar que tal pedido não tenha tido o indispensavel e justo seguimento, quando da sua solução dependem interesses tão importantes como os que acabamos de apontar. O vosso conselho, por delicadeza e lealdade, não faz sobre o assumpto as necessarias e justas considerações, reservando-se para as transmittir aos seus arbitros em occasião opportuna.

A conta de «Ganhos e Perdas», cujo saldo foi muito sensatamente levado a uma conta de «Lucros suspensos», mostra á evidencia que a nossa empresa foi bem meditada e considerada rigorosamente uma boa empresa. Se as differenças cambiaes, para que a Companhia não concorreu, e os juros sobre emprestimos que foi forçada a contrahir, em virtude do rompimento de contractos por parte do governo, não sobrecarregarem as suas despesas, pôde dizer-se que as difficuldades da Companhia terminam e o seu prospero futuro promette uma regular retribuição ao capital e uma boa compensação ao Estado pelos encargos a que se obrigou.

A noticia agradabilissima, com que o conselho d'administração fecha o seu relatório, da descoberta de importantes jazigos de cobre á margem da nossa linha, deve ser para vós de alto valor, pela importancia que vem dar á região e o correlativo movimento ao caminho de ferro.

Por ultimo, acompanhamos o mesmo conselho nas suas sentidas phrases a proposito do passamento do nosso illustre presidente o conde de S. Januario, a quem o paiz em geral e a Companhia em particular devem muitos e valiosos serviços, e com elle lamentamos a perda d'um dos nossos maiores auxiliares e mais querido companheiro de trabalho.

Terminando, propomos:

1.^o que deis um voto de louvor e profundo reconhecimento ao vosso conselho d'administração pela orientação dada aos negocios da Companhia e pelos altissimos serviços que lhe tem prestado;

2.^o que procedaes á eleição geral, conforme dispõem os estatutos da Companhia;

3.^o que aproveis o bem elaborado relatório do mesmo conselho e as contas por elle apresentadas.

Porto, 31 de outubro de 1901.

O CONSELHO FISCAL,
Isidoro Marques Rodrigues.
Domingos C. d' A. Ribeiro.
José Eduardo Ferreira Pinheiro.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Entrega de remessas

Desde 20 de janeiro de 1902 é facultada a entrega das remessas sobre que houver aviso de chegada, em troca do mesmo Aviso, quando o consignatario não possa apresentar a senha respectiva.

Para que o aviso de chegada possa substituir a senha é indispensavel que contenha a assignatura do consignatario reconhecida por notario ou por firma e carimbo de qualquer casa commercial acreditada, considerando-se neste caso como documento de prova, unico, verdadeiro e authenticico de boa entrega da remessa a quem de direito.

Lisboa, 13 de janeiro de 1902.

Notas de expedição

Tendo-se exgotado a edição de notas de expedição de março de 1900 para as remessas de pequena velocidade, esta Companhia está procedendo á tiragem de uma nova edição que será adoptada desde o dia 20 do corrente. As estações acceitarão, no emtanto, até 28 de fevereiro do corrente anno, os exemplares da edição de março de 1900.

As notas da nova edição conteem algumas modificações, mas em nada alteram a parte que constitue o contracto do transporte. Lisboa, 15 de janeiro de 1902.

Transporte de adubos agrícolas, fungicidas, etc.

Previne-se o publico de que, segundo o § unico do n.^o 2 do art. 56 da Organização dos Serviços Agrícolas internos, decreto de 24 de dezembro de 1901, Diário do Governo n.^o 296 de 31 do mesmo mez e anno:

Os bonus de 60 e 40 por cento nos preços dos transportes dos adubos, insecticidas e fungicidas, concedidos pelo Estado, são reduzidos, para o corrente anno economico, a um bonus de 30 por cento, o qual irá decrescendo successivamente, por annos economicos, 5 por cento em cada anno, até se extinguir.

Lisboa, 21 de janeiro de 1902.

Modificação das tarifas especiaes de grande velocidade P. H. F. n.^o 1 e P. H. F. n.^o 2 — Bilhetes simples, de ida e volta e transporte de bagagens entre França e Portugal.

Serviço combinado com as Companhias de Caminhos de ferro da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portuguesa, de Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meiodia de França e Orleans.

Em consequencia da transferencia do serviço da estação de Paris-Austerlitz para a de Paris-Quai d'Orsay, são modificadas desde 1 de fevereiro de 1902 as referidas tarifas em harmonia com os Avisos ao Publico affixados nas estações e mais logares do costume.

Lisboa, 25 de janeiro de 1902.

ARREMATACÕES

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Pelo presente annuncio se faz publico que, á 1 hora da tarde do dia 12 de maio do corrente anno, se realizará no Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, perante a commissão especial que para esse fim fôr nomeada pelo Governo, o concurso publico para a empreitada da construcção das duas primeiras secções do Caminho de Ferro de Benguella, nos termos do programma que em seguida vae publicado.

O deposito provisorio para ser admittido ao concurso é de 15:000\$000 réis.

O caderno de encargos e mais peças do projecto estarão patentes em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde, na direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, e em Benguella na Direcção do Caminho de Ferro de Benguella.

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, em 24 de janeiro de 1902.

N. B. — O programma do concurso para esta empreitada foi publicado no *Diário do Governo* n.^o 19 de 25 de janeiro findo.

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de pedra britada

Faz-se publico que no dia 5 de fevereiro de 1902 pelas 12 horas da manhã, na secretaria do serviço de vias e obras, perante o respectivo engenheiro chefe do serviço, terá logar a arrematação para o fornecimento de 3.500 metros cubicos de pedra britada para ballastro e que o deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 44\$000 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feita o concurso, a sua proposta, acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exi-

gidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as nove horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria do referido serviço. Barreiro, 9 de janeiro de 1902.

Fornecimentos diversos

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 6 de fevereiro proximo, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos ditos Caminhos de Ferro se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de archotes, cabos de cairo, de linho, de pita, estopa, fillile, fio, linho em rama, mealhar e merlui.

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 21.500 réis.

O concorrente, o 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 intermédio da qual será, depois, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do sul e sueste (Largo de S. Roque, n.º 22) e 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, 23 de janeiro de 1902.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de vassouras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 de fevereiro, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 1.600 vassouras de piassaba, 652 de junco e 60 de palma.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 11.000 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 p. c. 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 de 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 todos os dias uteis, das 11 da manhã ás 3 da tarde.

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

Porto, 22 de janeiro de 1902.

Fornecimento de barras de aço

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 13 de fevereiro proximo, 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 450 barras de aço para molas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 28.000 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 todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 23 de janeiro de 1902.

Fornecimento de oleo mineral

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 de fevereiro proximo, 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 54.000 kilogrammas de oleo mineral escuro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 70.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste, e bem assim apresentar uma amostra do oleo a fornecer, em quantidade não inferior a um litro.

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 todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 28 de janeiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda de barris vazios

No dia 3 de fevereiro proximo pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 13.000 barris vazios.

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

Lisboa, 18 de janeiro de 1902.

Fornecimento de ferro diverso

No dia 17 do proximo mez de fevereiro, 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 ferro diverso.

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

Lisboa, 16 de janeiro de 1902.

Fornecimento de aço fundido para ferramentas

No dia 24 do proximo mez de fevereiro, 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 aço fundido para ferramentas.

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

Lisboa, 23 de janeiro de 1902.

Caminho de Ferro do Porto á Povoá e Famalicão

Fornecimento de impressos

Até 6 de fevereiro proximo recebem-se propostas na direcção da companhia d'este caminho de ferro, para o fornecimento de 944.200 exemplares de impressos de diferentes modelos para o anno corrente.

As condições e modelos acham-se patentes na repartição de fiscalização e estatística d'este caminho de ferro, á praça Mouzinho de Albuquerque, nos dias uteis, das 10 horas da manhã ás 2 da tarde, para serem examinados pelos interessados.

As propostas deverão ser apresentadas em carta fechada, com a designação seguinte: «Proposta para o fornecimento de impressos.» Porto, 16 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 aceados. 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-PEST 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 aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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 FUZ 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 Roszbacher.

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 Sonne. — 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.

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

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

LISBUA 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.

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

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

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do 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.

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

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

MATRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de precos 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 Ripert 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 Correio. 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 á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de 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'ÂNCORA Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA. Bons hotéis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

SANTIAKEM 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—Illuminação 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 1 de fevereiro de 1902

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés	C. Sodré	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.		6-0 m.	6-20 m.
6-35 m.	6-55 m.		6-30 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.		7-30 m.	7-50 m.
8-45 m.	9-5 m.		8-0 m.	8-25 m.
9-35 m.	9-55 m.		9-30 m.	9-55 m.
10-15 m.	10-40 m.		10-30 m.	10-50 m.
11-5 m.	11-25 m.		11-0 m.	11-25 m.
11-45 m.	12-10 t.		12-0 m.	12-20 t.
12-35 t.	12-55 t.		12-30 t.	12-55 t.
1-15 t.	1-40 t.		1-30 t.	1-50 t.
2-5 t.	2-25 t.		2-0 t.	2-25 t.
2-45 t.	3-10 t.		3-0 t.	3-20 t.
3-35 t.	3-55 t.		3-30 t.	3-55 t.
4-15 t.	4-40 t.		4-30 t.	4-50 t.
5-5 t.	5-25 t.		5-0 t.	5-25 t.
5-45 t.	6-10 t.		6-0 t.	6-20 t.
6-35 t.	6-55 t.		6-30 t.	6-55 t.
7-15 t.	7-40 t.		7-30 t.	7-55 t.
8-45 n.	9-10 n.		8-0 n.	8-25 n.
9-35 n.	9-55 n.		9-30 n.	9-55 n.
10-15 n.	10-40 n.		11-0 n.	11-25 n.

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

C. Sodré		Cascaes	C. Sodré	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.		6-15 m.	7-21 m.
7-45 m.	8-50 m.		7-45 m.	8-49 m.
9-10 m.	9-47 m.	a	8-25 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	a	9-15 m.	10-20 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a	9-55 m.	10-32 m.
a 10-45 m.	11-50 m.	a	10-45 m.	11-50 m.
a 12-15 t.	1-20 t.	a	11-25 m.	12-2 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	a	12-15 t.	1-20 t.
a 1-45 t.	2-50 t.	a	1-45 t.	2-50 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a	2-25 t.	3-2 t.
a 3-15 t.	4-20 t.	a	3-15 t.	4-20 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a	3-55 t.	4-32 t.
a 4-45 t.	5-50 t.	a	4-45 t.	5-50 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a	5-25 t.	6-2 t.
a 6-15 t.	7-20 t.	a	6-15 t.	7-20 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a	6-55 t.	7-32 t.
a 7-45 t.	8-50 n.	a	7-45 t.	8-50 n.
a 9-15 n.	10-20 n.	a	9-15 n.	10-20 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a	9-55 n.	10-32 n.
a 10-45 n.	11-50 n.	a	10-45 n.	11-50 n.
12-30 n.	1-36 n.	a	11-25 n.	12-2 n.

LISBOA		QUELUZ	LISBOA	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
9-40 m.	10-11 m.		10-30 m.	11-0 m.
11-40 m.	12-11 t.		12-30 t.	12-59 t.
1-40 t.	2-11 t.		2-30 t.	3-0 t.
3-40 t.	4-11 t.		4-30 t.	5-0 t.
5-40 t.	6-11 t.		6-30 t.	7-0 t.
7-35 t.	8-6 n.		8-30 n.	9-0 n.
Lisboa		Cintra	Lisboa	
6-25 m.	7-29 m.		5-10 m.	6-10 m.
7-20 m.	8-27 m.		6-32 m.	7-50 m.
8-50 m.	9-55 m.		7-45 m.	8-44 m.
10-40 m.	11-46 m.		9-5 m.	10-5 m.
12-40 t.	1-46 t.		11-0 m.	11-59 m.
2-40 t.	3-46 t.		1-0 t.	1-59 t.
4-40 t.	5-43 t.		3-0 t.	4-0 t.
6-40 t.	7-46 t.		5-0 t.	6-0 t.
8-40 n.	9-46 n.		7-0 t.	8-0 n.
10-40 n.	11-46 n.		9-0 n.	10-0 n.
12-15 n.	1-17 n.		11-0 n.	12-0 n.

Lisboa		Sacavem	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
7-30 m.	8-14 m.		8-45 m.	9-29 m.
9-15 m.	9-59 m.		10-10 m.	10-54 m.
10-20 m.	11-4 m.		11-35 m.	12-9 t.
11-20 m.	12-4 t.		12-30 t.	1-17 t.
1-33 t.	2-17 t.		3-10 t.	3-54 t.
8-0 n.	8-44 n.		9-0 n.	9-44 n.
10-0 n.	10-44 n.		11-5 n.	11-49 n.

Lisboa		Povoa	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
5-55 m.	6-53 m.		7-30 m.	8-29 m.
12-23 t.	1-21 t.		1-55 t.	2-54 t.
3-10 t.	4-8 t.		4-30 t.	5-29 t.
4-47 t.	5-45 t.		6-35 t.	7-34 t.

Lisboa		V. Franca	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
5-47 t.	7-11 t.		5-30 m.	6-55 m.
12-30 n.	1-55 n.		7-45 t.	9-8 n.

Lisboa b		Santarem	Lisboa b	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
6-0 m.	8-6 m.		7-55 t.	9-57 m.
11-25 m.	1-21 t.		11-40 m.	1-42 t.

LISBOA b		ENTRONCAMENTO	LISBOA b	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
4-45 t.	9-54 t.		5-0 m.	9-25 m.

Lisboa		Pampilhosa	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
8-45 m.	12-56 t.	j	7-50 t.	12-29 n.

Lisboa		Porto	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
b 8-55 m.	9-55 n.		5-25 m.	3-32 t.
a 11-0 m.	11-40 n.		12-20 t.	5-8 m.
d 6-20 t.	11-35 m.	a	4-0 t.	11-16 n.
7-45 t.	7-19 m.		8-30 n.	5-50 m.

Lisboa		Badajoz	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
b 8-55 m.	8-20 n.		5-25 m.	3-32 t.
11-0 m.	7-45 t.		6-50 t.	5-8 m.
9-30 n.	6-37 m.		—	—

Lisboa		V. Alcant.	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
b 8-55 m.	6-0 t.		8-15 m.	6-53 t.
11-0 m.	7-45 t.		7-3 m.	5-8 m.
9-30 n.	—		—	—

Lisboa		Guarda	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
b 8-55 m.	12-29 n.		1-50 n.	3-32 t.
11-0 m.	7-45 t.		9-50 m.	5-8 m.
9-30 n.	—		—	—

LISBOA		T. VEDRAS	LISBOA	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
12-15 t.	3-25 t.		—	—

Lisboa		Figueira	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
7-0 m.	2-47 t.		1-55 m.	5-40 t.
b 8-55 m.	6-21 t.	a	8-45 m.	3-32 t.
11-0 m.	9-24 n.		3-25 t.	11-23 n.
a 4-30 t.	5-0 m.	a	6-25 t.	11-16 n.
6-30 t.	6-2 m.		8-0 n.	9-15 m.
9-30 n.	—		—	—

Coimbra		Figueira	Coimbra	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
6-10 m.	7-54 m.		6-15 m.	7-55 m.
11-30 m.	1-18 t.		10-45 m.	12-25 t.
4-0 t.	5-44 t.		9-25 n.	11-5 n.

TORRES		Figueira	TORRES	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
11-44 m.	6-21 t.		—	—
Aveiro		Porto	Aveiro	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
3-45 m.	c 6-17 m.		8-58 m.	11-36 m.
1-25 t.	4-12 t.		5-55 t.	8-35 n.

Ovar		Porto	Ovar	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
4-12 m.	c 5-45 m.		4-20 t.	6-2 t.
6-58 t.	8-41 n.		c 5-0 t.	g 6-29 m.
Espinho		Porto	Espinho	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
7-42 m.	c 8-38 m.		c 6-20 m.	7-11 m.
8-24 m.	9-29 m.		c 7-5 m.	7-56 m.
11-4 m.	12-9 m.		9-36 m.	10-41 m.
1-42 t.	2-51 t.		12-14 t.	1-16 t.
4-28 t.	5-43 t.		2-56 t.	3-56 t.

SUL E SUESTE

LISBOA		BARREIRO	LISBOA	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
6-25 m.	7-0 m.		5-55 m.	6-30 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.
12-0 t.	12-35 t.		12-0 t.	12-25 t.
2-20 t.	2-50 t.		2-0 t.	2-25 t.
4-30 t.	5-5 t.		4-25 t.	5-0 t.

Lisboa		Setubal	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
7-45 m.	9-40 m.		7-45 m.	9-40 m.
9-20 t.	4-5 t.		10-45 m.	12-35 t.
4-30 t.	6-6 t.		3-15 t.	5-0 t.
—	—		m 5-20 t.	6-26 t.

Lisboa		Extremoz	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
7-45 m.	2-45 t.		5-40 m.	12-35 t.
4-30 t.	11-15 n.		12-0 n.	6-30 m.

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

Lisboa		Plas	Lisboa	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
7-45 m.	4-0 t.		4-35 m.	12-35 t.
4-30 t.	2-10 n.		9-0 n.	6-30 m.

Casa Branca		Evora	Casa Branca	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
9-0 m.	9-50 m.		10-30 m.	11-20 m.
2-50 t.	3-40 t.		5-40 t.	6-27 t.

Casa Branca		Faro	Casa Branca	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
8-32 m.	9-0 t.		5-30 m.	5-45 t.

TUNES		SILVES	TUNES	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
3-55 n.	4-35 m.		6-10 m.	7-0 m.
7-30 m.	8-20 m.		6-40 t.	7-20 t.

FARO		SILVES	FARO	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
5-40 t.	8-15 t.		5-40 m.	8-15 m.

BEIRA ALTA

Figueira		Pamp.	Figueira	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
5-30 m.	7-5 m.		8-20 m.	10-5 m.
4-0 t.	5-40 t.		6-35 t.	8-15 n.

Pamp.		V. Formoso	Pamp.	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
8-15 m.	3-9 t.		10-25 m.	5-25 t.
1-20 t.	6-53 t.		j 2-37 t.	7-0 t.

PAMP.		MANGUALDE	PAMP.	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
5-15 m.	8-40 m.		4-15 m.	7-15 m.
7-0 t.	10-20 n.		5-56 t.	9-0 n.

Mangualde		Guarda	Mangualde	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
8-55 m.	11-50 m.		k 1-10 n.	4-0 m.
10-30 n.	1-25 n.		2-2 t.	5-10 t.

MINHO E DOURO

PORTO		FAMALICÃO	PORTO	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
9-50 m.	11-17 m.		4-51 m.	c 6-8 m.
c 4-12 t.	g 5-29 t.		1-52 t.	3-9 .
8-20 n.	10-6 n.		g 6-0 t.	7-33 t.

Porto		Braga	Porto	
Part.	Cheg.		Part.	Cheg.
5-20 m.	9-10 m.		5-45 m.	8-29 n.
8-15 m.	11-12 m.	f	7-54 m.	9-48 m.
11-20 m.	1-47 t.		12-19 t.	2-45 t.
3-50 t.	5-4 t.		4-28 t.	7-3 t.
5-45 t.	8-35 n.		7-5 t.	10-40 n.

Porto



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Fevereiro sahirá o paquete **Danube** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-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 16 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 Cabo da Boa Esperança), vapor allemão **Kronprinz**. Sahirá a 6 de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Thomas**. Sahirá a 9 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agntes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bayona, vapor francez **Herman**. Sahirá a 2 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **Chili**. Sahirá a 11 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Ceará e Maranhão, vapor inglez **Hubert**. Sahirá a 1 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 11 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor francez **Cosdillere**. Sahirá a 10 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Inglaterra (Southampton), vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 7 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Inglaterra (Southampton), vap. inglez **Magdalena**. Sahirá a 19 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sahirá a 9 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a 6 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap allemão **Paranaguá**. Sahirá a 22 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vap ingl. **Actor**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 3 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres. vapor inglez **Nile**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **São Paulo**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agetes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rotterdam, Anvers e Bremen, vap. allemão **Crefeld**. Sahirá a 8 de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz) S. Jorge (Calheta), Lages do Piço, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de fevereiro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS

Em 1 de Fevereiro de 1902

COMPANHIA REAL				Lisboa				Lisboa				Ovar				Porto				Ovar				MINHO E DOURO							
C. Sodré		Algés		C. Sodré		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Lisboa		Ovar		Porto		Ovar		Porto		Famalicão		Porto							
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.						
6-45 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.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.	9-50 m.	11-17 m.						
6-55 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 .	4-12 t.	5-29 t.	1-52 t.	3-9 .	4-12 t.	5-29 t.	1-52 t.	3-9 .	4-12 t.	5-29 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				Porto				Braga				Porto			
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 n.	7-5 m.	7-56 m.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.	4-28 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.				
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	SUL E SUESTE				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 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.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.				
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 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.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.				
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
3-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-55 t.	9-57 m.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 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.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.				
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-55 t.	9-57 m.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 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.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
6-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.				
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	4-45 t.	5-4 t.	5-0 m.	9-25 m.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 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.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	8-45 m.	12-58 t.	7-50 t.	12-29 n.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 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.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
C. SODRÉ P. ANCOS C. SODRÉ				8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
C. Sodré Cascaes C. Sodré				6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	12-0 t.	12-35 t.	12-0 t.	12-25 t.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.				
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.				
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.				
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.	1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.				
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.				
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.				
12-15 t.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.				
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.				
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.				
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	8-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.				
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.				
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.				
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	12-30 n.	1-36 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.				
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.				
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.				
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	8-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.				
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.				
8-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.				
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	12-30 n.	1-36 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.				
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	12-30 n.	1-36 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.				
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	12-30 n.	1-36 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.	12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 n.				
12-30 n.	1-36 n.	11-25 n.	12-																												

REDACÇÃO, R. NOVA DA TRINDADE, 48 - LISBOA

Anno, 25500 réis, Semestre, 12100 réis

PREÇOS DE ASSIGNATURAS

Um mapa dos caminhos de ferro de Portugal, impresso a tres cores. Um mapa dos caminhos de ferro de Portugal, a 8 cores. Um mapa dos caminhos de ferro de Portugal, a 4 cores. Um mapa da Europa, a 8 cores. Um mapa dos caminhos de ferro de Portugal, a 8 cores. Um mapa dos caminhos de ferro de Portugal, a 4 cores.

Brindes distribuidos

INSPECTOR CHEFE DE REPARAÇÃO
NOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Proprietario-director-L. de MENDONÇA E COSTA

Tem ja distribuido 297 cartitas

de transporte das linhas ferreas portuguezas
por contractos com as direcções respectivas
de todas as tarifas

Com a qual são distribuidas as condições officiaes
do Porto, Bruxellas, Antuerpia e Lisboa

Publicação QUINZENAL
por despacho do Ministerio das Obras Publicas
Contendo uma parte official.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

EMPRESA

DE

Annuncios nos Caminhos de Ferro
PRIVILEGIO EXCLUSIVO

POR

Contractos com o governo portuguez e com as companhias

AFFIXAÇÃO DE QUADROS E CARTAZES

EM

TODAS AS ESTAÇÕES

DAS

LINHAS FERREAS

DE

Leste, Norte, Rameas de Caceres e Coimbra. Cintura de Lisboa, Cascaes, Lisboa a Cintra e Torres Vedras, Torres a Figueira da Foz e Alfarellos, Sul e Sueste, Beira Baixa e Beira Alta, Vizeu e Miranda, e em todas as cidades e villas de Portugal.

Os annuncios nas estações são vistos diariamente por mais de 30:000 pessoas.

Rua Nova da Trindade, 48. 1.º - LISBOA

GAZETA

DOS

Caminhos de Ferro

HORARIO

DE

TODOS OS COMBOIOS

Em 1 de Fevereiro de 1902

Brinde aos srs. assignantes