

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, 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

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

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

CONSTRUÇÃO DA LINHA DE VENDAS NOVAS.....
CARTAS DO ESTRANGEIRO—Belgica, por R. da Trindade.....
PARTE OFICIAL—Bases para a adjudicação da construção e exploração do caminho de ferro de Regua á fronteira (conclusão).....
SELVAGERIAS.....
O CONGRESSO DA IMPRENSA.....
NOTAS DE VIAGEM XX—Vienna a Buda-Pest pelo Danubio.....
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos acionistas—Boletim da Praça de Lisboa, por L. R.—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro

Paginas
225
226
227
229
230

| | |
|---|-----------|
| portuguezes e hespanhoes | 231 a 233 |
| PUBLICAÇOES RECEBIDAS..... | 234 |
| OS TREMVIAS ELECTRICOS SUBTERRANEOS DE BUENOS AYRES... | 234 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Tarifas — Caminho de ferro de Lourenço Marques—Tunnel do Barracão—Vendas Novas a Sant'Anna — Estação Central—Obras diversas—Minho e Douro—Linha do Algarve — Caminho de ferro de Benguela — Novo apeadeiro—Excursões—Estação do Espinho—Elevador da Graça..... | 235 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Inglaterra—Alemanha Italia—Brazil—Rhodesia..... | 235 |
| COMPANHIA REAL—Relatorio do Conselho de Administração..... | 236 |
| AVISOS DE SERVIÇO..... | 237 |
| AREMATAÇOES | 238 |
| AGENDA DÓ VIAJANTE | 239 |
| HORARIO EM 1 DE AGOSTO DE 1902.... | 239 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA | 240 |



Ponte de Chaine

CONSTRUÇÃO DA LINHA DE VENDAS NOVAS

NA extensão de proximamente 70 kilometros segue o ramal de Vendas Novas, entroncando na linha de Leste ao km. 56,400 entre Sant'Anna e Reguengo, e na linha do Sul, na estação de Vendas Novas.

Ligando as linhas do Sul e Sueste, á rede de todo o paiz, vae esta linha quebrar o isolamento em que se encontravam duas das mais esperançosas províncias de Portugal, já hoje ricas nos seus importantes productos agrícolas, mas que a despeito dos seus terrenos fera-

cissimos não tinham condições de desenvolvimento por lhe escassearem os elementos de transporte rapido e economico para os seus naturaes mercados.

Não é porém só esta transversal destinada á transmissão nos dois sentidos do trafego de qualquer das linhas a que directamente a liga, mas a fomentar o trafego local, que certamente accudirá da região que atravessa; e muito especialmente do valle do Sorraia, abundante de azinhas e sobreiraes e de vastas campinas de cereaes.

Examinando-se a topographia do terreno atravessado, se reconhece que esta linha é onerada com as consequencias de atravessar diversos valles e entre os quaes a todos sobreleva o valle primario do Tejo.

D'aqui, uma série de obras d'arte importantes sendo

além d'ellas grande o numero d'aqueductos ou obras correntes.

Enumerando successivamente as pontes, temos:

| | |
|---|-------------------|
| Valla d'Azambuja, 4 tramos — extensão total | 144, ^m |
| Tejo, 14 " — " " | 840, ^m |
| Valla de Muge, 3 " — " " | 100, ^m |
| Ribeira de Magos, 1 " — " " | 10, ^m |
| » do Sorraia, 3 " — " " | 100, ^m |
| Campo do Sorraia, 4 pontes de..... | 30, ^m |
| » 1 " de..... | 10, ^m |
| Ribeira de Lavre, 1 tramo de..... | 30, ^m |
| » de Canha, 1 " de..... | 30, ^m |

Esta successão de vallas determina um movimento de terras relativamente importante, que na totalidade atinge um milhão de metros cubicos.

E' notável pela sua extensão o aterro dos Campos de Vallada com o cubo de 200.000, ^m e a extensão de 3.500, ^m, e o aterro da Romeira na encosta de Coruche, que atinge a cota de 18, ^m.

As condições locaes e as de exploração, determinaram a situação das estações e apeadeiros, que são:

Estação do Setil — Entroncamento na linha do Norte.

» de Muge km. 7

Apeadeiro de Marinhaes "

» da Fajarda "

Estação de Coruche "

Apeadeiro da Quinta Grande "

Estação de Lavre "

» de Canha "

Apeadeiro do Vidigal "

Estação de Vendas Novas — Estação commum.

O traçado da linha está estudado em condições de declives reduzidos, não attingindo 12 ^m / ^m as curvas de raio, superior a 400, ^m limites que em pequenas extensões são empregados.

A alteração do traçado primitivo não permittia a utilização de bastantes trabalhos já executados.

A linha méde 69 089,73 metros, apresentando a planta:

em recta 39 441,90 metros

em curva 29.647,83 "

e o perfil:

em rampa 33.384,78 metros

em declive 16.396,69 "

em horizontal 19.308,26 "

Com excepção da ponte sobre o Tejo, que é construída por empreitada pela casa Fives-Lille, os trabalhos estão sendo executados por administração por conta da Companhia Real, tendo attingido grande desenvolvimento.

Estão já empregados nas terraplenagens e obras d'arte cerca de 1.200 operarios, no Setil, em Muge, Marinhaes, Coruche e Vendas Novas.

se impõe não é propriamente em virtude da obtenção de grandes velocidades, como pôde julgar-se, mas por um motivo principal, pela economia, melhor aproveitamento do material, maior conforto para o publico e exploração mais facil.

E' d'uma evidencia absoluta que uma fonte electrica produzindo a energia total, installada segundo as regras d'economia inherentes ás caldeiras a vapor, com ma-chinas a vapor *compound* de condensação, accionando dynamos que enviem por conductores a corrente a motores electricos que fazem as vezes de locomotivas, e isto tudo formando um systema no qual os rendimentos mechanicos são affectados de co-efficients de perda relativamente pouco importantes, deve ter grandes vantagens.

Assim, vejamos e comparemos o que uma locomotiva a vapor exige de carvão e o peso de vapor produzido, com uma caldeira fixa e machina fixa.

Em ordem de marcha uma locomotiva a vapor fornece por hora, por metro quadrado de superficie d'aquecimento e por 1 kilogramma de carvão, em marcha forcada, 5 1/2 kilogrammas de vapor; em marcha ordinaria, 6 1/3 kg. de vapor e em marcha de comboio de mercadorias 8 kg. de vapor.

Ora, uma caldeira industrial nas melhores condições de marcha economica vaporiza facilmente 9 a 12 kg. de vapor por metro quadrado de superficie d'aquecimento e por kg. de carvão. Além d'isso a despesa de carvão por cavallo na pina das rodas fica comprehendida entre 9 e 20 kg. de vapor para a locomotiva a vapor e entre 8 e 10 kg. de vapor para a locomotiva electrica.

É, ponto ainda importante a notar, que a locomotiva a vapor queima combustivel de qualidade superior, e portanto mais caro do que o das caldeiras fixas, d'onde uma economia que se torna d'importancia extraordinaria quando se tem em vista as verbas da despesa em carvão feita por companhias importantes. Assim o Estado Belga gastou em carvão nas suas locomotivas, em 1900, 25 (vinte cinco) milhões de francos!

Outra vantagem importante para a electricidade é a velocidade de arranque e o obter-se num espaço mais curto a velocidade de regimen. Tambem, por isso que os freios são muito mais poderosos e energicos, se obtém igualmente uma economia de tempo para a paragem — o que dá uma economia total do tempo, segundo as observações feitas, de um terço a um quinto do necessário para a paragem d'uma locomotiva a vapor.

Por exemplo: Supponhamos uma extensão de 200 kilometros a percorrer com um comboio ordinario em 7 horas, e que ha 50 estações intermedias, pontos de paragem. Empregando a electricidade podemos ganhar 1 1/2 minuto (minuto e meio) em cada paragem, o que nos prefaz uma hora e um quarto ganho no percurso, que será então feito em 5 horas e 3/4 sem se ter aumentado a velocidade de regimen do comboio — o que se traduz numa economia de cerca de 20 % em tempo ganho e que se reflecte directamente em economia de combustivel, no pessoal, no uso do material, além da maior commodidade para o publico. Ha, por assim dizer, uma economia total de 20 %.

Parece nos desnecessario explanarmo-nos em mais considerações, pois não temos a pretenção de tratar aqui o assumpto a fundo, mas expõ-lo só de maneira que o leitor o possa facilmente seguir sem grande enfado, e cremos que as indicações que acabamos de fazer dão uma ideia ou explicam porque a electricidade tem servido de base a todos os systemas de tracção que teem em mira as *extra-velocidades*.

CARTAS DO ESTRANGEIRO

Bruxellas, julho de 1902.

Ha certo tempo que assistimos a uma série de estudos, conferencias, experiencias e á execução de diferentes meios de obter grandes velocidades para o serviço de comboios expressos destinados sobre tudo ás correspondencias entre centros importantes d'um mesmo paiz, e ás communicações internacionaes.

Dos inumeros systemas projectados e em execução, concluimos que é a electricidade que deve resolver o problema. Convém, todavia, dizer que, se a electricidade

Evidentemente as *extra-velocidades* necessitarão de vias completamente adequadas e independentes, pois será impossível praticamente fazer percorrer sobre a mesma via comboios extra-rápidos e comboios de mercadorias, porque os gastos relativos às manobras para desembaraçar as vias se tornam importantíssimos. Citemos para confirmar o que dizemos o seguinte caso: A companhia do *Midland* tendo sido citada ultimamente perante a comissão dos caminhos de ferro «Railway Commissioners» para reduzir as tarifas dos transportes de mercadorias, objectou que a impossibilidade de o fazer consistia na grande despesa que as manobras dos comboios lhe ocasionavam para estar a via aberta, sobretudo para a passagem dos expressos. Estas manobras representavam durante o ano um percurso de 74.000.000 de milhas.

Ora estas manobras tornar-se-hão evidentemente mais onerosas se o numero e velocidade dos expressos aumentar — e a que accréscimos de movimento chegarímos dentro d'alguns annos?! A estatística seguinte faz prevêr alguma cousa.

Segundo as estatísticas mais recentes havia no mundo inteiro em fins de 1900, 790.570 quilometros de caminhos de ferro, assim divididos: Europa 383.524 km., America 402.703 km., Asia 60.725 km., Oceania 25.151 km., Africa 18.467 km. A primeira linha de comboios rápidos foi inaugurada em 15 de setembro de 1830 entre Liverpool e Manchester e desde então o desenvolvimento successivo foi:

| Kilometros | Annos |
|---------------|-------|
| 195 | 1830 |
| 38.592 | 1850 |
| 206.651 | 1870 |
| 370.978 | 1880 |
| 790.570 | 1900 |

Tudo representando um capital de 197 biliões de francos!

Que nos reservará o futuro? que tráfego colossal em perspectiva! Não é pois para extranhar que as linhas de *extra-velocidades* se tornem completamente independentes das linhas de mercadorias. Então não diremos sómente, como hoje — comboios expressos e comboios de mercadorias, mas diremos — vias d'expressos e vias de mercadorias.

Taes motivos teem dado origem a diversas tentativas mais ou menos coroadas de exito, umas tendo o *monocarril* como base e outras o *bicarril*.

Falaremos noutra occasião dos *monocarris* Langen e de Behr. O de Langen de que existe uma linha de 13 km. de Barmen a Wohwinkel, e o de Behr que depois de ter feito certas experiencias nos arredores de Bruxellas em Tervueren durante a Exposição de 1897, obteve a concessão definitiva do parlamento inglez em 17 de agosto de 1901 para a construcção d'um *monocarril* entre Manchester e Liverpool, o qual deve circular com a velocidade média de 175 km. por hora.

*

No dia 4 de julho ficou concluido o tunnel de Graveshals d'uma extensão de 4 km. fazendo parte da linha que unirá as duas cidades mais importantes da Noruega — Christiania e Bergen. Este tunnel constituia um dos trabalhos mais importantes d'esta linha. Outros ainda devem ser concluidos brevemente o que faz prever que dentro d'algum tempo as duas cidades ficarão ligadas. E' um facto importantíssimo tanto debaixo do ponto de vista economico como do ponto de vista estratégico, visto que Bergen estava completamente isolada das bases estratégicas de leste.

R. DA TRINDADE.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria Geral

Bases da auctorização concedida ao Governo para a adjudicação da construcção e exploração do caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira.

(Conclusão do n.º 350)

Art. 46º As despesas accessórias não incluidas nas tarifas, tales como as de deposito, armazéns e outras, serão fixadas pela empresa com a approvação do Governo.

Art. 47º A recepção das taxas terá lugar por quilometros; assim, 1 quilometro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se d'esta regra toda a distancia percorrida menor de 6 quilometros, a qual será paga por 6 quilometros inteiros.

O peso da tonelada é de 1.000 kilogrammas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centessimos de tonelada; assim todo o peso comprehendido entre o e 10 kilogrammas pagará como 10 kilogrammas, entre 10 a 20 pagará como 20 kilogrammas, e assim successivamente.

Art. 48º O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisíveis de peso superior a 5.000 kilogrammas, não será obrigatorio para a empresa. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expedidores.

Feito, porém, acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante tres meses, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1º Todo o transposte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagons, pagará pela carga inteira do vagon ou dos vagons que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2º As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes, pagará na razão do dobro do preço ordinario.

§ 3º Os cavalos e mais gado também pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art. 49º As mercadorias, volumes, animais, e outros objectos não designados nas tarifas serão qualificados, para o efecto de pagamentos de direitos de transporte, nas classes com as quais tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Publicas.

Art. 50º Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa), que pesarem menos de 10 kilogrammas, serão considerados como objecto de recovagem.

Art. 51º Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem aumento algum de preço, além d'aquelle que dever pagar pelo seu logar.

Art. 52º Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 53º Os empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalização sanitária da linha, deverão transitar nella sem pagar quantia alguma.

Art. 54º A empresa será obrigada a pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido por linha ferrea.

Art. 55º A empresa será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1º Transporte, em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos designar, das ambulâncias postaes e dos empregados que manipularem as correspondências;

2º Concessão, nos comboios em que não haja ambulâncias postaes, de dois compartimentos de carruagem de 2.ª classe para transporte das malas de correspondência publica e dos seus condutores;

3º Transporte do material dos correios e telegraphos;

4º Limpeza externa das ambulâncias postaes;

5º Transporte de empregados da Direcção Geral, em serviço de inspecção e fiscalização de correios e telegraphos;

6º Licença para collocação das linhas telegraphicas do Governo nos postos ou apoios das linhas telegraphicas da via ferrea.

Art. 56º O numero de viagens por dia será fixado pela empresa de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O maximo e minimo da velocidade dos comboios ordinarios de viajantes e mercadorias, e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo, serão sujeitos ás regras de polícia, para segurança publica, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art. 57.^o Todo o comboio ordinario de viajante deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinaria concorrência, carregagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 58.^o O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

Art. 59.^o O deposito definitivo de 8:000\$000 réis será efectuado pela empresa adjudicataria antes da assignatura do respectivo contracto, como garantia de execução, e só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito obras de valor equivalente ao triplo do seu deposito, passando essas obras a servir de caução.

§ unico. O adjudicatario que effectuar o deposito definitivo em titulos de dívida publica, terá direito a receber os juros d'esses titulos; se o effectuar em dinheiro, ser-lhe-ha abonado o juro de 2 por cento ao anno.

Art. 60.^o Os estudos e trabalhos da variante prescripta pela portaria de 25 de outubro de 1901, serão feitos pela empresa adjudicataria e submettidos á approvação do Governo no prazo de seis meses, a contar da data do respectivo contracto.

Art. 61.^o A construcção do caminho de ferro de Mirandella começará dentro do prazo de dois meses, a contar da approvação do contracto definitivo, e estará concluída no de dois annos a 1.^a secção, Mirandella a Valdrez, e no de tres a 2.^a secção, Valdrez a Bragança, devendo estar concluidas todas as obras e a linha ferrea em estado de circulação com todo o seu material fixo e circulante e dependencias, dentro dos prazos fixados.

Art. 62.^o Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras, elles não estiverem terminadas, e a linha ferrea respectiva em estado de exploração, pagará a companhia adjudicataria, por cada mez de demora, uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvido o engenheiro encarregado da fiscalização dos trabalhos e o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que não excederá a 2:000\$000 réis, para cada secção.

Art. 63.^o Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 62.^o), se não cumprir as outras clausulas estipuladas no contracto, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contracto.

§ 1.^o Neste caso a construcção do caminho com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada á empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue á empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito com o pagamento da garantia de juro e fiscalização.

Se dentro d'estes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado, sem indemnização alguma e o contracto rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.^o A rescisão do contracto será feita por meio de decreto.

§ 3.^o Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no imprerrogavel prazo de um mez, a contar do dia em que fôr publicado na Folha Official.

§ 4.^o O Governo muito expressamente declara que, no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

§ 5.^o Égualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elles forem contrahidas, nem garante nem caucciona contractos de empreitadas geraes ou parciaes ou outros que a empresa faça.

§ 6.^o Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Portuguez, não só em razão do dominio sobre a linha ferrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferencia sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, em todos os contractos que fizer relativamente á linha ferrea, a respeitar os direitos do Estado.

Art. 64.^o Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes, os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 65.^o Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para este fim, á sua custa todas as reparações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do art. 24.^o, ou se fôr remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria auctoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de

todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 66.^o No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigaçao respectiva.

§ 1.^o Se tres meses depois de intimada na forma d'este artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha ferrea, nos termos do contracto, incorrerá, por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe forem feitas, e o Governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias sem indemnização alguma.

§ 2.^o Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 67.^o Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessarias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos ultimos cinco annos, de hypotheca especial a esta obrigaçao.

Art. 68.^o A execução de todas as obras do caminho de ferro concedido pelo contracto, o fornecimento, collocação e emprego do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art. 69.^o Nem o caminho de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções será aberto ao transito publico, enquanto a empresa não tiver obtido a approvação do Governo, que para esse fim mandará examinar meida e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame, procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo sobre se sim ou não tal linha ferrea deve ser aberta á exploração. Este auto será submetido á sancção do Governo para o habilitar a resolver.

Art. 70.^o O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha ferrea durante todo o tempo da concessão.

Art. 71.^o A empresa fica sujeita:

1.^o As leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a polícia e segurança de pessoas e coisas, tanto em relação ás construções, como aos serviços da exploração;

2.^o Aos regulamentos relativos ao serviço telegrapho-postal;

3.^o Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de transito e sello.

Art. 72.^o A empresa adjudicataria será considerada portuguesa para todos os efeitos.

Art. 73.^o As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por arbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto arbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.^o No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em virtude da auctorização legislativa que lhe fôr conferida.

§ 2.^o Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem á approvação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem a obrigaçao de construir a linha ferrea indicada nestas condições.

Art. 74.^o Ficam sujeitos á approvação do Governo os estatutos da empresa adjudicataria.

Art. 75.^o A empresa é auctorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submettendo-os á approvação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatorios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

Art. 76.^o A empresa poderá trespassar, com prévia auctorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas por este contracto, a qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular.

Art. 77.^o O presente contracto provisório só se tornará definitivo depois de aprovado pelo poder legislativo.

E com as condições acima exaradas, deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contracto provisório, do qual foram testemunhas presentes os amanuenses d'este Ministerio, Arthur Eduardo Chichorro da Costa e Antonio João de Bastos Junior.

E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contracto

provisorio, que vāo assignar commigo as pessoas já mencionadas, depois de lhes ser lido por mim. Declaro que por incommodo de S. Ex.^a o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, foi este termo de contracto assinado e lido em casa de S. Ex.^a na presenca de todas as pessoas acima mencionadas.

Logar de duas estampilhas fiscaes da importancia total de 2\$800 réis, devidamente inutilizadas com a data de 19 de abril e as seguintes assignaturas: *Manuel Francisco de Vargas — João Lopes da Cruz — Arthur Eduardo Chichorro da Costa — Antonio João de Bastos Junior.* — Fui presente, *J. de Alarcão — Ernesto Madeira Pinto.*

Está conforme. — Secretaria Geral, em 21 de abril de 1902. — O Secretario Geral, *E. Madeira Pinto.*

Selvagerias

Repetem-se com frequencia os attentados contra os comboios em marcha. Ou são uns pastores que se exercitam em atirar pedras contra as carruagens partindo-lhes os vidros e ferindo os passageiros, ou outros depravados e cobardes graciosos que fazem fogo de revolver contra os comboios, fiados na impunidade, visto que não está em uso pararem esses comboios para sahirem os passageiros a acossar a tiro os que se entregam a tão extravagante sport.

A's vezes não ficam por ahi nem se limitam aos exercicios sobre alvo movel, pretendem a emocião dos descarrilamentos.

Querem commoções fortes e provocar tragedias. Lançam na linha grandes pedras, ou travessas, arrastam até os proprios carris que cruzam com os da via.

Ainda ha pouco no Norte, teve de parar um comboio que chocou contra travessas postas intencionalmente sobre os carris a provocar uma d'estas scenas num comboio de passageiros.

Continuando as cousas assim, sem castigos severos e sem uma correccão efficaz que servisse de exemplo ha-de aperfeiçoar-se este interessante passatempo, empregando-se o dynamite para cortar carris, ou romper as vigas dos pontões.

O sr. procurador régio junto da relação do Porto expediu uma circular aos delegados chamando-lhes a attenção para tão frequentes attentados contra a segurança publica, e recommendando-lhes toda a severidade nos processos crimes instaurados em virtude d'essas selvagerias.

Receiamos todavia que isto seja insuficiente. Para uma doença nova, remedio novo.

Os attentados multiplicam-se em varios pontos. Nas linhas do Norte e Leste, Oeste e Beira Baixa; nas do Minho e Douro. E' doença epidemica.

Não seria má practica que os comboios levasssem agentes de policia especialmente incumbidos de averiguar d'estes crimes, agentes que fazendo signaes ao machinista fizessem parar os comboios pouco longe do local do attentado.

Com os meios de accão das justicas ordinarias, a não ser que venham a *lynchar* algum d'estes malvados, julgamos pouco efficaz o processo.

Fiados na impunidade continuarão a praticar e aperfeiçoar os seus exercicios até que, em qualquer dia, surja um d'esses desastres que subresaltam a opinião publica, algum descarrilamento que custe numerosas victimas, e obrigue as companhias a consideraveis despesas.

Se tivessemos voto na materia, não hesitariamos em propôr a adopção dos seguintes meios:

1.^o Dar um premio pecuniario importante por cada

prisão effectuada com provas irrefutaveis, dos apedrejadores e descarriladores dos comboios.

2.^o Incumbir o corpo da fiscalização dos impostos d'este serviço de policia.

Era bem mais util do que a fiscalização da isca.

O CONGRESSO DA IMPRENSA

Berne, 24 de julho de 1902.

Encerrou-se hoje o congresso da imprensa, que veiu realizar a sua 8.^a sessão nesta antiga e sempre bella cidade onde a liberdade não tem outros limites senão os impostos pela ordem, onde o trabalho floresce e produz, consequencia natural do instincto peculiar a este povo activo e intelligente.

A proposito de varias outras sessões congressistas, as de caminhos de ferro e as de imprensa, já neste journal se emitiu a opinião da grande vantagem que representa a reuniao de homens de todos os paizes, trocando ideias e ligando amizades, que se multiplicam successivamente como bolas de neve caindo das montanhas (a comparação vem a propósito, porque diante de mim se desenrola a imponente cadeia da Jungfrau, orgulhosamente coroada de gelos) — não precisamos repetir o que temos dito.

Muitos ha — geralmente os que não vāo a congressos — que consideram estes, uns simples pretextos para passeios e comesainas. Ora é facto que nestas reuniões se salientam mais os prazeres do que os trabalhos, mas isso resulta de factos inevitaveis que se repetem em todos paizes e em todos os casos.

Natural é que um paiz, que, a seu convite, recebe a visita de centenas de homens de uma certa graduacão intellectual, deseje tornar-lhes a estada agradavel, vista as suas melhores galas, lhes offereça os seus mais apurados manjares, lhes faculte a admiracão dos seus mais notaveis monumentos, panoramas e muzeos.

D'ahi, os passeios, as viagens, as comidas intermeiando as sessões.

Mas se naquelles se come e se gosa, é indubitavel que nestas se trabalha e se trabalha muito e por vezes fatigantemente.

Veja se a quantidade de questões, das mais importantes para o jornalismo, como a da dignidade profissional nas polemicas jornalisticas, a carta internacional de identidade, a reduccão de tarifas telegraphicas e postaes, a propriedade dos escriptos e dos desenhos, a jurisdição e competencia dos tribunaes, e tantas outras, que foram calorosamente discutidas nesta sessão, estando presentes — diga-se isso para sua honra, porque é verdade — *quasi todos* os membros inscriptos no congresso, sendo a frequencia ás sessões de mais de 80 por cento.

E não se veja só isso, mas os numerosos relatorios, (alguns demandando minuciosos estudos) que foram apresentados, e as muitas emendas e alvitres que sobre elles se emittiram, provando que sobre esses trabalhos recabiu consciencioso e apurado exame, por parte da assembléa.

Outra vantagem dos congressos é ainda a de que, sendo a sua séde sempre transferida de paiz em paiz, mais se vāo tornando conhecidos esses povos por individuos de pontos distantes e assim se vae semeando, por uma forma indirecta a boa confraternidade universal.

A proxima sessão do congresso está fixada para S. Luiz, nos Estados Unidos, em 1903, por occasião da grande exposição americana.

Era justo que a America, que até hoje tem enviado ao velho mundo os seus delegados, aos diferentes congressos, quizesse compartilhar com os paizes de aquem do Atlântico a honra de tão apreciaveis visitas. Já o congresso dos caminhos de ferro deu exemplo de confraternidade aceitando para a sua proxima reunião a cidade de Washington.

Por isso, pela nossa parte, como representante aqui da Associação dos Jornalistas de Lisboa desde logo compromettemos o nosso voto, em resposta á amavel consulta particular que nos foi feita préviamente pelos nossos collegas da grande republica, para que a sessão 9.^a se realizasse naquelle importante centro da America.

A parte os trabalhos do congresso, muito terão que vêr, admirar e aprender os jornalistas que forem áquelle paiz, e não só nas espheras jornalistica e litteraria mas no que respeita aos usos e costumes, á actividade d'aquelle povo.

Já aqui algo se viu e não pouco poderá aproveitar quem se occupe de questões que interessam á prosperidade da sua patria, da fecunda lição que dá um paiz que se eleva pelo seu trabalho e pelo conhecimento do papel que lhe cabe no concerto da Europa.

A Suissa, como joven que se vê ao espelho galante e formosa, remirou-se tambem nas puras aguas dos seus lagos em que as altas geleiras se reflectem, e deixou-se amar pelo estrangeiro. E faz constituir uma parte da sua vida em requestar este enorme esposo cujos carinhos lhe garantem uma abundancia e bem estar extraordinarios.

E para isso, tem organizado todos os seus serviços d'uma forma admiravelmente prática, tem desenvolvida a sua viação d'uma maneira extraordinaria e aperfeiçoada, as suas cidades e aldeias offerecendo ao visitante todas as commodidades possiveis para admirar as bellezas que elles encerram, bellesas naturaes que, por um bom criterio são completadas, sem lhes tirar o encanto, pela mão do homem, corrigidas no que a sua situação em escabrosidades as tornava inacessiveis, facilitada a sua visita á força de meios de transporte e de cuidados para com os visitantes.

O horario dos seus comboios, de uma urdidura dificilma por ser enorme a ramificação das suas linhas ferreas é admiravel de boa combinação; por toda a parte ascensores para as montanhas; em todas as povoações serviços de viação frequentes e commodos, entre umas e outras.

E a par d'isto, como rapariga honesta que não explora os seus admiradores, a Suissa recebe honradamente o estrangeiro e faz pagar por preços mais que modestos o seu trabalho. Não se especula, não se exige mais que o rasoavel, não se impõem despesas, não se pretextam serviços inuteis.

E' um povo sympathico num paiz encantador; e um povo intelligente e avançando no caminho dos progressos intellectuaes.

E tanto assim que a obra do congresso foi encerrada com um facto notavel, anunciado á noite na explenida festa offerecida aos congressistas pelo sr. Stein na sua sumptuosa vivenda,—villa Shönborg—a creaçao em Berne, de uma escola profissional de jornalismo, dando assim a capital suissa o primeiro passo para a realização, na Suissa, do ideal defendido pelo infatigavel presidente da commissão executiva social, o sr. Bükler, no seu primoroso relatorio.

A Suissa vae pois tambem ensinar o homem a ser jornalista; outros paizes que faltam terão que segui-la.

Terminando esta passageira resenha do Congresso da imprensa de 1902, justo é consignar o trabalho enor-

me, pasmosamente activo de dois membros da commissão os srs. Singer, o respeitavel presidente, e Taunay, o infatigavel secretario. A'quelle deve o congresso o fanatismo de um pensar continuo; a este a dedicação mais acrisolada. Foi este quem conseguiu que os jornalistas da Europa que tiveram que atravessar a França gosassem nesse paiz, do livre transito, tanto á ida como á volta, e justo é consignar aqui tambem a bizarria com que as companhias de caminhos de ferro francesas accederam a taes pedidos.

Pela sua parte as companhias suissas deram livre transito durante 15 dias a todos os congressistas, tanto em vias ferreas como em ascensores, com excepção apenas de raras linhas de montanha, em quanto, por toda a parte as auctoridades, o povo, as damas, os escriptarios de propaganda, varias commissões de donos de hoteis, se esforçaram por obsequiar os jornalistas.

E a tanto extremo se chegou, que as senhoras da boa sociedade de Berne não duvidaram vestir os pittorescos fatos dos diferentes cantões para, em danças e cantares caracteristicos, mostrarem aos estrangeiros os costumes populares antigos do seu paiz.

Aqui agradecemos a todos a maneira porque os delegados portuguezes foram recebidos e estão ainda sendo tratados nas excursões que se seguem ao congresso e que, assim como as anteriores farão o objecto de uma nova série d'artigos nas nossas costumadas *Notas de viagem*.

M. C.

NOTAS DE VIAGEM

XX

Vienna a Buda-Pest pelo Danubio

Dados os pequenos pormenores sobre a viação vienense não me occupo em descrever a linda cidade ou antes aquella juncção de bellas cidades, porque os guias abundam por lá e não só os guias-horas, mas os guias animados, os *ciceronis*, que nos offerecem á porta dos hoteis os seus serviços.

Falemos, pois, só de *visu* das grandes estações das linhas ferreas que são 7, todas vastissimas e em que o serviço é feito com prestesa e regularidade.

Como sumptuosidade, talvez escusada ou demasiada, a do Norte é a principal.

Construida sobre a margem do Danubio foi fundada logo a grande altura por causa das cheias d'este rio o que a põe em facil posição de lançar as suas linhas sobre viaductos atravez da cidade.

Successivamente esta estação tem tido importantes desenvolvimentos mas, como a ideia primitiva já os previra não tem sido preciso expropriações nem reconstruções custosas. Entre estes alargamentos conta-se a grande estação dos carvões que pôde conter 200.000 toneladas.

Outra não menos valiosa e monumental mas mais pratica e mais elegante é a gare do Sul.

O edificio foi reconstruido em 1873 e offerece um aspecto encantador a par das melhores condições para o serviço que a constituem estação typica de todo o necessário para o grande movimento de passageiros.

Visitadas todas as estações escolhemos caminho para Buda-Pest.

Como os leitores sabem eu viajo, de preferencia, por caminho de ferro. Acho muito admiraveis os grandes navegadores da historia, mas emfim, como elles lá

foram descobrindo todos os novos continentes e não tiveram a amabilidade de me deixar uma ilhota sequer, para descobrir, e como o destino me lançou na linha ferrea impulsionando-me a marchar com a velocidade de um expresso no caminho da vida, entendo que a minha missão está traçada e devo deixar o elemento líquido para os que mais gostam do lento balanço que da rapida marcha da locomotiva.

Mas tão preconizada é a viagem de Vienna a Buda pelo Danubio, tão bem organizado eu sabia estar o serviço da poderosa companhia de vapores que me resolvi a tomar esta via para o meu transporte á capital da Hungria.

As lendas do Danubio enchem o caudaloso rio de curiosidades notaveis e modernamente ainda outra lenda se creou, nas notas maviosas d'uma valsa que lhe chama azul, quando, pelo menos no que vi, elle nem por sombras tem esta côr.

A companhia de vapores é uma das mais importantes da Europa. Basta dizer que o serviço dos seus barcos, tanto de passageiros como de mercadorias, se estende desde Passau, na fronteira austro-germanica até Galaz na Romania, atravessando toda a Austria e a Hungria, servindo nas relações commerciaes d'estes dois

Os barcos são muito confortaveis para passageiros, tendo uma luxuosa sala em que se serve o almoço — comida boa, bem feita e pelo rasoavel preço de um florim e 20 kreusers ou uns 600 réis da nossa moeda ao cambio actual.

A chegada a destino é phantastica. A' direita eleva-se a grande montanha em que Buda se debruça sobre as aguas do Danubio; á esquerda, Pest com os seus caes illuminados, em arcárias, os seus grandiosos palacios, os enormes hoteis de centenares de janellas; na frente as elegantes pontes, sob duas das quaes passamos até atracar ao caes Francisco José.

Desembarcamos e ao primeiro som de voz que ouvimos reconhecemos que nova musica de linguagem nos espera.

O madgyar é uma lingua cantada, em que os á predominam e que nada tem de parecido com os outros idiomas a não ser um pouco com o russo.

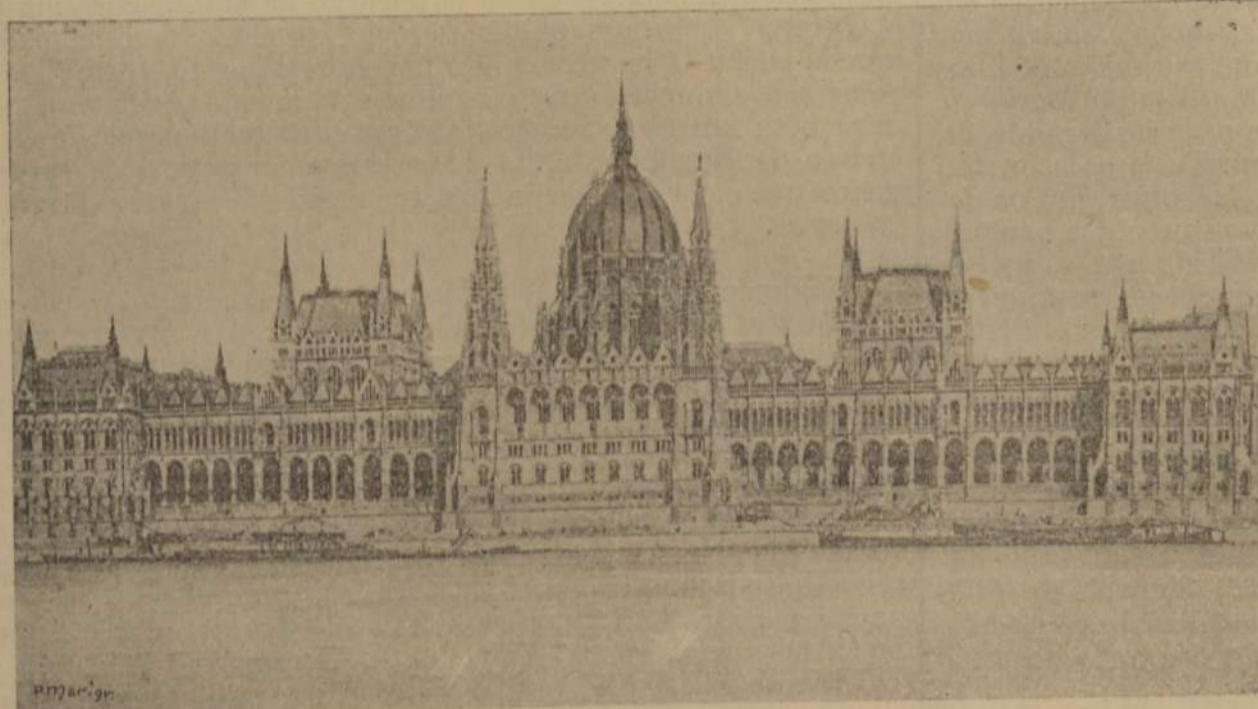
Com um pequeno estudo, porém, reconhece-se que é uma lingua logica, cheia de boas bases que permitem crer que não será muito difícil de aprender.

Como se sabe Pest e Buda são duas cidades distintas, nas margens do rio, ligadas apenas tres pontes e talvez já hoje por mais uma que estava em adiantada construccion.

Nos ultimos annos a primeira, que é a maior, tem tido grandes melhoramentos em edificios e grandes avenidas.

O palacio do parlamento é uma edificação por tal forma grandiosa que o visitante sente-se impressionado ao subir aquella escada monumental, extraordinaria. A alguns produzirá a impressão da sua pequenez diante d'aquellas monumentaes paredes ornamentadas, pela forma mais phantastica, a côres vivas, gritantes. A mim deu-me a nota louca de que aquella escada conduz á gloria e lá em cima nos esperam as maiores honrarias do mundo.

Pois quem me esperava, era o porteiro, para me pedir muito amavelmente meio florim.



Parlamento

paizes e de toda a provicia dos Balkans até o Mar Negro.

A viagem de Passau a Vienna por Linz pôde fazer-se, no verão, em um dia das 4 1/2 da manhã ás 5 e 45 da tarde; a d'esta cidade a Buda-Pest leva 12 horas, das 7 da manhã ás 7 da tarde, de Pest a Belgrado parte-se ás 10 da noite e chega-se ás 11 e 50 da noite seguinte; de Belgrado a Galaz leva dois dias, das 5 da manhã fazendo-se pela tarde, o encantador percurso do Danubio, onde são os grandiosos rapidos e as notaveis Portas de Ferro. Só na segunda manhã se chega a Galaz.

O percurso total é, pois de 5 dias e 5 noites, mas muito interessante sobretudo do Belgrado em deante.

No trajecto de Vienna a Pest gosa-se uma bella viagem, sendo os pontos mais interessantes entre Neszmely e Waitzen em que o grande rio se restringe e serpenteia em apertadas curvas.

Em transito cruza-se continuamente com grandes comboios de mercadorias compostos d'um vapor reboçando tres enormes batelões fechados em que vão os generos de todas as classes, os grandes carregamentos de trigo e milho, como os de fazendas, carvão, etc.

Nas estações intermédias onde o vapor pára estão tambem vapores e batelões em grande numero carregando e descarregando.

PARTÉ FINANÇEIRÁ

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 30 de junho de 1902

Activo

Capital empregado:

| | |
|--|--------------|
| Construccion até Guimarães..... | 827:844\$639 |
| Prolongamento até Fafe..... | 22:464\$407 |
| Materiaes em deposito..... | 25:939\$910 |
| Devedores diversos..... | 20:678\$998 |
| Effeitos depositados e de caução..... | 13:500\$000 |
| Exploração. Despesas geraes de 1902..... | 14:826\$202 |
| Gerencia (despesas da séde) de 1902..... | 1.595\$500 |
| Conta de juros de 1902..... | 14:073\$083 |
| Dividendo de 1902 | 8:022\$000 |
| Dinheiro em deposito..... | 16:057\$390 |
| Caixa | 884\$432 |
| | 966:786\$561 |

Passivo

| | |
|---|--------------|
| Capital: | |
| Accções..... | 300:000\$000 |
| Obrigações..... | 536:310\$000 |
| Accionistas seus creditos..... | 115\$500 |
| Depositos e fianças..... | 1:745\$205 |
| Por effeitos depositados e de cauções | 13:500\$000 |
| Contas em liquidação..... | 16:289\$727 |
| Exploração, receita geral de 1902 | 48:286\$410 |
| Dividendos a pagar..... | 9:464\$000 |
| Juros de obrigações a pagar | 13:614\$750 |
| Retenções geraes | 11:939\$437 |
| Fundo de amortização..... | 3:690\$000 |
| Fundo de reserva..... | 10:000\$000 |
| Lucros e perdas..... | 1:831\$532 |
| | 966:786\$561 |

Porto, 12 de julho de 1902.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Veloso*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1902.

O facto importante da quinzena é o que a polícia e a reportagem nos revelaram ácerca das fabricas montadas na península, para falsificações — por grosso e a preceito — não só de notas do Banco de Portugal, como ainda das cunhagens de prata, níquel e bronze que constituem a nossa moeda divisionaria.

Chega a ser extremamente curioso (vá lá este adjetivo em troca de outro que nos ia saltando da pena, menos curial, mas mais apropriado) chega a ser extremamente curioso o que nos vão revellando. O «Banco do Soutello» e a «Casa da Moeda de Ourem», assim baptisados e conhecidos nas proprias localidades, faziam pacifica e impunemente as suas emissões a aprazimento geral. Nem uma voz só, d'entre tantas, se levantou para os denunciar, mas, o que mais espanta é verificar que notas e metal, sabidos falsos, circulavam com a mesma facilidade que a moeda legitima. Mais: o povo do Soutello e redondezas resmungou vendo os embargos postos á *empresa*. Effectivamente... acabavam-lhe com um meio de prosperidade local.

Vem agora aqui, a talho de foice, uma observação igualmente curiosa: Outr'ora, nos tempos da pluralidade da emissão, eram Lisboa e Porto as duas cidades a que ella se restringia. Desconhecidas as notas nas villas e nas aldeias, claro está que só dos dois grandes centros partiam as falsificações, cujos autores, sempre gente de *costa acima*, note-se, liquidaram mais tarde contas com a justiça. Não nos ocorre agora nome de nenhum «filho das hervas» que se mettesse a falsario de moeda, a não ser aquelle pobre diabo dos patacos da Junta, cuja noticia, por ser «histórica», peço licença para condensar aqui. Ella ahi vae:

Era em 47, no Porto, e a «Junta provisoria do supremo governo do Reino em nome da Nação e da Rainha», em apuros para pagamento ás tropas, sacrificou algum bronze de sinos e peças velhas de artilharia, e contractou com um modesto, necessitado e bemquisto artista, uma emissão de patacos: O cunho devia ser em tudo semelhante ao ultimo emitido em Lisboa — D. Maria II, 1836, — só com a diferença de millessimo, que passava para 1847.

Estes patacos, diga-se de passagem, legalizou-os mais tarde o governo da Rainha, com uma marca a punção, tendo hoje valor numismatico os que escaparam á marca.

Desempenhou-se o nosso homem da tarefa, entregou a emissão pedida e o bronze excedente, mas, como a necessidade pôde muito, tentou-o o diabo, suggestionando-lhe outra emissão, esta de conta propria, e prudente: uma diaria de crusado. O pobre não resistiu.

Uma manhã, como elle estivesse ao balancé e a mulher lhe pedisse dinheiro para banha, entregou ao filho mais novo, um garotito de 6 annos, um pataco recem-feito, e mandou-o á tenda de frente.

O pequeno partiu a correr, aviaram-o, e, ao entregar o dinheiro que até alli conservara fechado na mão observou-lhe o tendeiro:

— O' rapaz, tu parece que tens febre, trazes o pataco tão quente!

Accede a creança toda lampeira na sua innocencia:

— Não que meu pae ainda agora acabou de o fazer.

Ora, atando o fio interrompido, observávamos nós que os autores das falsificações antecedentes ao banco official, eram todos—gente socialmente graduada das duas grandes cidades do reino. Hoje, porém, que temos a unidade da emissão e que a nota nos serve, quasi exclusivamente, de instrumento de troca, cessam as falsificações em Lisboa e Porto, onde a massa das transacções e pagamentos afflue e avulta, para se desenvolver, progredir, alastrar e aperfeiçoar nas aldeias e nas villas do paiz, graças á indus-

tria, á actividade e á vocação de uma pleiade de funileiros, de servalheiros, de alfaiates, etc., etc., cuja pericia atestam não só a Casa da Moeda, como o Banco emissor.

Verdade é que os grandes centros alapardam hoje negócios muito menos arriscados e tão lucrativos como a falsificação da moeda. Talvez seja esta a razão dos moedeiros falsos terem passado para os campos...

*

Falla-se e escreve se que o Banco deve desenvolver a maxima perfeição nos typos de notas que apresenta á circulação, deixando-se, uma vez por todas, de desenhos complicados, e cingindo-se á simplicidade da gravura e á escolha do papel, como o melhor perservativo contra falsificações.

Cita-se, para exemplo, as notas do Banco de Inglaterra, cujas contrafacções são rarissimas.

Quanto a complicação ou a sobriedade de desenhos, note-se que hoje, pelos meios que a chimica faculta, tão perfeitamente se imita o complexo como o simples: em zincographia não é preciso o fogo sacro da arte, basta ser-se mechanico habil na prática.

Agora, sobre a escolha do papel e marcas de agua, por estes resguardos ainda vamos, apezar da garantia não ser infallivel e de não podermos exigir dos dedos callosos do homem de enxada um tacto sufficientemente subtil para a avaliação da maior ou menor aspereza, flexibilidade, e tenacidade do papel. Esse tacto só o adquirem, depois de muita pratica, os thesoureiros e cobradores do commercio ou do estado.

Escolha-se, não obstante, escolha-se escrupulosamente o papel e aperfeiçoem-se as marcas e desenhos transparentes. Mas, ao mesmo tempo capacitem-se de que o melhor remedio do mal está no rigor da lei. Reformem-se os artigos 206 a 213 do Código Penal, em sentido absolutamente violento e consentaneo com os desastres incalculaveis que a falsificação da moeda corrente pôde accarretar sobre um paiz cujo meio circulante quasi unico, é a moeda papel. O jury, esse já o pozemos de parte, nestes delictos, pelas suas complacencias e nenhuma seriedade. Acabemos pois a obra com um rigor saudavel. Porque, quando um patife vir que arrisca o resto da vida, ha de pensar umas poucas de vezes primeiro que ceda á tentação de fazer moeda falsa. Ou mesmo de a passar...

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado.—Mercado fróxuo.

As inscrições declinaram em preços, vindo para 37, 95 assentamento e 38 coupon. Os outros papeis officiaes seguiram a mesma depressão.

As obrigações de 4 1/2 % 1888 ficam a 55\$800 réis; as de 4 % 1890 a 49\$200 réis e as de 4 % de 1888 a 21\$300 réis.

Acções de bancos e companhias.—As do Banco de Portugal tiveram algumas vendas, conservando a sua cotação de 149\$500 réis. As do Banco Commercial tambem foram negociadas em pequena partida a 137\$000 réis. As do Lisboa & Açores ficam estacionarias a 125\$000 réis e as do Ultramarino baixaram para 115\$800 réis.

As accções dos Tabacos oscillaram com algumas operações entre 141\$900 e 141\$000 réis. As dos Phosphoros foram procuradas, subindo de 76\$500 réis para 77\$800 réis.

Obrigações do Credito Predial.—Mercado sofrivel. As prediaes fecham: 6 % a 94\$500 réis; 5 % a 92\$800 réis e 4 1/2 % a 90\$200 réis.

Obrigações da Companhia Real.—Algumas operações com as de 2.º grau entre 27\$500 e 27\$800 réis. Nas de 1.º grau o movimento foi nullo.

Empresas africanas.—Operações na generalidade a prazo para as accções de Moçambique e da Zambézia.

As primeiras a 9\$450 réis para fim do corrente, e as segundas a 4\$300 réis para a mesma liquidação. As obrigações «Atravez Africa» tiveram d'esta vez depressão vindo de 90\$000 réis para 89\$000 réis.

L. R.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|---------------------|----------|---------|-------------------------|
| Londres 90 d/v .. | 42 | 42 1/8 | Desconto no Banco |
| cheque .. | 41 11/16 | 41 1/2 | de Portugal..... |
| Paris 90 d/v..... | 682 | 685 | No mercado..... |
| cheque.... | 687 | 690 | Agio Buenos Ayres |
| Berlim 90 d/v.... | 278 | 279 | Cambio do Brasil..... |
| cheque.... | 281 | 282 | Premio da libra.... |
| Francfort 90 d/v .. | 278 1/2 | 279 1/2 | 1\$225 |
| cheque.. | 281 1/2 | 282 1/2 | e |
| Madrid cheque ... | 830 | 840 | 1\$250 |

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

| BOLSAS | JULHO | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 28 | 29 | 30 |
| Lisboa: Inscrições de assent. | 38,10 | 38,15 | 38,10 | 38,10 | 38,05 | 38,05 | 38,10 | 38,10 | 38,05 | 38 | 38 | 37,95 | 37,90 |
| " coupon | 38,35 | 38,35 | 38,25 | 38,20 | 38,20 | 38,10 | 38,20 | 38,20 | 38,20 | 38,20 | 38,20 | 38,15 | 38,05 |
| Obrig. 4 0/0 1888..... | - | 21.350 | - | - | - | 21.350 | 21.350 | - | - | 21.350 | 21.300 | 21.300 | - |
| " 4 0/0 1890 assent..... | - | - | - | - | 49.200 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " 4 0/0 1890 coupon .. | 49.000 | - | 49.000 | - | 49.200 | - | 49.200 | - | - | 49.200 | - | - | - |
| " 4 1/2 0/0 assent..... | 56.000 | - | - | - | 55.700 | 55.800 | 55.900 | - | - | 55.600 | 55.900 | 55.800 | - |
| " 4 1/2 0/0 coup. int.... | 56.000 | 55.700 | - | - | 56.000 | - | 56.000 | - | - | 56.000 | - | 56.000 | - |
| " 4 1/2 0/0 externo..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 54.500 | - |
| " Tabacos coupon.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Acções B. de Portugal..... | 149.000 | 149.500 | 149.500 | 149.500 | - | 149.500 | - | 149.400 | 149.400 | 149.400 | 149.400 | 149.500 | - |
| " " Commercial..... | - | - | 137.500 | - | 137.000 | - | - | - | - | - | 137.000 | 137.000 | - |
| " " N. Ultramarino.. | - | 116.000 | - | - | - | - | - | - | - | - | 115.500 | - | 115.800 |
| " " Lisboa & Açores. | 125.000 | 125.000 | 125.000 | 125.000 | 124.800 | 125.000 | - | - | - | 125.000 | - | 125.000 | - |
| " Tabacos coupon .. | 140.500 | 142.200 | 142.000 | 141.900 | 141.700 | 141.500 | 141.500 | - | - | 141.800 | - | - | - |
| " Comp. Phosphoros. | - | - | 76.500 | 77.500 | 78.000 | 78.000 | 78.000 | 78.200 | 78.200 | 78.000 | 77.700 | - | 77.800 |
| " " Real..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. prediaes 6 0/0 | 94.000 | 94.000 | 94.150 | 94.000 | 94.400 | - | 93.900 | 94.500 | 94.500 | - | - | 94.500 | 94.650 |
| " " 5 0/0..... | 92.500 | 92.500 | 92.500 | - | - | 92.500 | 92.500 | 92.400 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | 92.600 |
| " Comp. Phosphoros. | 92.000 | - | 92.000 | - | 91.500 | 91.600 | - | 92.000 | - | - | - | - | - |
| " C. Real 3 0/0 1.º grau | - | 81.500 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 81.000 |
| " " 3 0/0 2.º grau | - | - | 27.900 | 28.300 | 27.600 | - | 27.500 | 27.550 | - | 27.800 | - | - | 28.500 |
| " C. Nacional | - | - | 60.000 | 60.000 | - | 59.500 | 59.500 | - | - | - | - | 59.000 | - |
| " Atravez Africa..... | - | - | 90.000 | - | - | - | 89.400 | 89.500 | 92.100 | - | - | 89.000 | - |
| Paris: 3 0/0 portuguez..... | 29,75 | 29,75 | 29,50 | 29,52 | 29,40 | 29,42 | 29,45 | 29,42 | 29,42 | 29,42 | 29,27 | 29,25 | 29,32 |
| Acções Companhia Real... | 74 | 74 | 73 | 73 | 74,75 | 76 | 74,50 | - | 74 | 75,50 | 73,50 | 73,50 | 74,50 |
| " Madrid Caceres.... | - | - | - | 28 | - | - | - | 26,50 | 27 | 27 | 27 | 27,75 | - |
| " Norte de Hespanha.. | 181 | 182 | 182 | 178 | 179,50 | 182 | 179 | 179,50 | 182 | - | - | - | - |
| " Madrid Zaragoza.... | 279 | 276,50 | 274 | 273 | 275 | 276 | 276,50 | 277 | 278 | - | - | - | - |
| " Andaluzes..... | 160 | 165 | 165 | 161 | 162 | 167 | 162 | 167,50 | 167 | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | 360 | 356 | 356,50 | 357 | 357 | 356 | 354 | - | 356 | 354 | 357 | 359 | 357 |
| " " " 2.º grau | 121 | 121 | 120,50 | 120 | 119 | 121 | 120 | 120,50 | 120 | 120 | 121,50 | 121,75 | 122 |
| " C. Beira Alta..... | 80 | 81 | 80 | 81 | 80,25 | - | 80,25 | 80 | 79,75 | - | - | - | - |
| " Madrid Caceres. . . | 89 | - | - | 89 | 88 | - | - | 89 | 89 | - | 89 | 89 | - |
| " N. Hesp. (1.ª hyp.).. | 317 | 317 | 318 | 318 | 318 | 317 | 318 | 317 | 318 | - | - | - | - |
| Londres: 3 0/0 portuguez..... | 29,25 | 29,25 | 29,25 | 29,25 | 29,25 | 29,25 | 29,25 | 29,12 | 29,12 | 29,12 | 29,12 | 29,12 | 29,12 |
| 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 |
| Amsterdam: Atravez Africa... | 81,25 | 81,25 | 81,25 | 81,25 | 81,25 | 80 | 80 | 80 | 80 | - | 80 | 79,62 | 78 |
| Bruxellas: Atravez Africa.... | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 | 82,50 |

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

| Linhos | Período de exploração | 1902 | | 1901 | | Totais desde 1 de janeiro | | Diferença a favor da | |
|-------------------------------------|-----------------------|------|------------|---------|------|---------------------------|---------|----------------------|---------------|
| | | Kil. | Totais | Kilom. | Kil. | Totais | Kilom. | 1902 | 1901 |
| COMPANHIA REAL | de a | | | | | | | | |
| Antiga rede e nova não garantida... | 2 8 Jul. | 693 | 87.508.000 | 126.274 | 693 | 84.861.548 | 122.455 | 2 033.804.000 | 1.974 532 609 |
| | 9 15 " | " | 87.233.000 | 125.877 | " | 84.861.548 | 122.455 | 2.121.037.000 | 2.059.394.157 |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Nova rede garantida..... | 2 8 Jul. | 380 | 13.355.000 | 35.144 | 380 | 12.149.452 | 31.972 | 275.499.000 | 274.412.391 |
| | 9 15 " | " | 13.062.000 | 34.373 | " | 12.149.452 | 31.972 | 288.561.000 | 286.561.843 |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sul e Sueste..... | 4 10 Jun | 494 | 19.104.545 | 38.673 | 488 | 20.861.550 | 42.749 | 491.520.304 | 433.911.776 |
| | 18 24 " | " | 20.055.335 | 40.597 | " | 19.182.200 | 39.307 | 511.575.639 | 453.093.976 |
| | 21 27 Ma. | 353 | 24.229.168 | 68.637 | 353 | 23.118.703 | 65.492 | 535.009.564 | 475.873.341 |
| Minho e Douro.... | 28 3 Jun | " | 22.455.248 | 68.612 | " | 25.839.463 | 73.199 | 495.699.248 | 468.050.910 |
| | 4 10 " | " | 22.939.948 | 64.985 | " | 23.372.466 | 66.210 | 541.094.444 | 517.262.839 |
| | 28 3 " | 253 | 8.973.109 | 35.466 | 253 | 8.089.742 | 31.975 | 143.412.963 | 135.877.525 |
| Beira Alta..... | 4 10 " | " | 6.174.260 | 24.404 | " | 6.297.021 | 24.889 | 149.587.223 | 142.174.546 |
| | 11 17 " | " | 5.660.770 | 22.374 | " | 5.148.561 | 20.350 | 155.247.993 | 147.323.107 |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | 21 27 Ma. | 105 | 1.681.403 | 16.013 | 105 | 1.391.626 | 13.253 | 32.064.242 | 30.532.841 |
| | - - - | | | | | | | | |

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O *Diario de Noticias*, que logrou o primeiro logar na imprensa portugueza e que sabe conservar as suas nobres tradições mantendo-se sempre na atitude austera, serena e séria de quem tem a consciencia do que vale e da importancia das suas responsabilidades no meio dos ataques, invejas e más vontades que a sua prosperidade tem provocado, não se limita á producção d'um jornal; é tambem uma empresa de publicação de livros.

Muito tem vindo a lume nas suas boas officinas, e agora editou a historia da guerra *Anglo-Boer*, interessante narrativa das luctas feridas na África do Sul que demonstraram ao mesmo tempo o heroismo d'uns pequenos povos e o valor patriotico d'uma forte e grande nação, cuja riqueza e prosperidade lhe não enervou o espirito guerreiro.

E' uma edição esmerada e uma leitura emocionante cheia de actualidade, que recommendamos aos nossos leitores.

Os tremvias electricos subterraneos de Buenos Ayres

Nada menos de 55 linhas de tremvias ou um total de 448 kilometros existem em Buenos Ayres.

A superficie d'esta cidade equivale a dois terços da de Londres. A sua população é de 828.000 habitantes.

Dos 448 kilometros, 104,5 são de tracção electrica; o resto é por tracção animal.

A primeira linha electrica de rolador data de 1897; foi construída como experiença, porque a municipalidade era contra o emprego de fios aereos nas ruas da cidade.

Esta linha transporta 15.000.000 passageiros por anno, isto é, 11,5 por cento do numero total de passageiros que frequentam todas as linhas da cidade.

Para responder ao aumento do trafego e da população, o sr. Brigh acaba de obter a concessão de tres linhas subterraneas. Uma d'ellas está em via de construcção e as outras estabelecer-se-hão pouco a pouco.

As companhias de tremvias ao ar livre pagam 6 % das suas receitas brutas ao Estado; e contribuem por outro lado com 1 1/2 % pela deterioração das calçadas.

E' d'estes gastos que se livra a linha subterranea.

A concessão foi feita por tempo indeterminado; os materiaes de construcção teem livre entrada de direitos durante vinte annos.

As estações de embarque estarão a 3,30 ou 4,80 metros abaixo do nível das ruas.

A parte da via que atravessa a cidade é um duplo tunnel de 4 kilometros e 800 metros de comprimento. A linha de cintura terá 10 kilometros e 400 metros.

Nas partes mais profundas o duplo tunnel terá abobadas de alvenaria.

LINHAS PORTUGUEZAS

Tarifas. — A Companhia Real está estudando varias modificações nas suas 25 tarifas de pequena velocidade, reduzindo-as a 10, além da tarifa geral, que devem applicar-se ao conjunto das rôdes que explora.

E' um bom serviço. Simplifica-se tudo, e acabam-se as duvidas sobre os favores que possam ser concedidos nesta ou naquella linha.

Muito seria para applaudir que se chegasse a um acordo tambem com as linhas do Estado, fazendo-se não só o serviço combinado entre a Companhia Real e as linhas do Sul e Sueste, mas as tarifas combinadas.

Com alguma boa vontade de parte a parte, e sem intransigencias, poderia conseguir-se este grande beneficio para o publico.

Caminho de ferro de Lourenço Marques.

Com a terminação da guerra e a pacificação do Transvaal vae recrudescer o trafego commercial nesta rica região, que padeceu durante dois annos e meio os horrores da guerra e quer agora resgatar as suas forças e volver á antiga actividade. O commercio cosmopolita dirige-se pressurosamente aos portos d'entrada — *Table Bay, Port Elisabeth, East London, Durban e Lourenço Marques*.

Este ultimo é o porto natural. A linha de Capetown servida pelos tres primeiros portos é demasiado extensa, a do Natal não serve tão bem a antiga republica de Kruger como a linha de Lourenço Marques, e o porto de Durban ainda se não tornou facil para o desembarque de mercadorias apesar das obras ali executadas.

Por isso se accumulam em Lourenço Marques toneladas e toneladas de mercadorias que terão de esperar muito tempo pela occasião em que possam ser transportadas, visto que continua a escassez de material circulante na nossa linha ferrea.

No ministerio do Ultramar pensa-se por isto em adquirir vagons, e bom é que se comprem, para nos não prejudicarmos já, e para que se não estabeleça a corrente pelos restantes portos de acesso, habituando o commercio a servir-se de outras linhas mais bem dotadas e... mais bem administradas.

Se não fôr assim, nada nos aproveitará o *modus vivendi*, negociado pelo governador de Moçambique e sir Alfred Milner, a que a imprensa portugueza teceu tão justos louvores, e pôde muito bem succeder o que se dá com o caminho de ferro de Mormugão.

Tunnel do Barracão.

O *Distrito da Guarda* deu a noticia de que este tunel, proximo da estação do Sabugal, estava em ruinas, reclamando providências. Ao mesmo tempo disse tambem que a Companhia mandou ali fazer reparações. Vê-se portanto que a Companhia, que é a primeira interessada, não descurou o assumpto. Devem, portanto, descançar os passageiros d'aquella linha. Nem a fiscalização consentiria o trafego num tunel que ameaçasse desabar, nem a Companhia deixaria de proceder ás reparações que se necessitassem.

Vendas Novas a Sant'Anna.

Foi batida com solemnidade a primeira estaca para a ponte junto a Sant'Anna. Assistiram os srs. engenheiros Paul Chappuy, director geral da Companhia Real, Vasconcellos Porto, chefe da construcção e Bello, adjunto da construcção.

As travessas que havia no deposito de Vendas Novas, adquiridas pelos primeiros concessionarios da linha, foram inspeccionadas e escolhidas cuidadosamente, aproveitando-se em grande parte.

A falta de material circulante nas linhas do sul e sueste tem causado embaraços aos trabalhos de construcção do novo ramal, pelas demoras no transporte de carrinhos de mão, ferramentas e materiaes, que é necessário collocar nos pontos por onde começa o ataque do novo ramal.

Em Coruche vae já grande actividade nas obras. Teem chegado muitos trabalhadores, que veem da es-

tação do caminho de ferro para ali em galeras, e começaram já a pintar as peças de ferro da ponte do Sorraia e a abrir os caboucos para a fundação dos pilares e encontros.

O sr. engenheiro Bello anda tratando das expropriações.

Dentro em pouco a locomotiva de serviço consegue passar para o lado do nascente ou para a margem esquerda do Tejo, sobre a ponte provisória, começando então a rebocar comboios de vagons para as terraplenagens.

A continuarem as cousas pelo modo por que se encetaram, pôde afirmar-se que o ramal ficará concluído, nos seus 70 km. de extensão, dentro do prazo estabelecido, isto é, em 1896.

Estação central. Foi assignado o contrato entre a Companhia Real dos caminhos de ferro e os engenheiros constructores da casa Hallé & C.º, de Paris, para o fornecimento de dois *muda-carros* ou *chariots transbordeurs* electricos, que devem substituir os *hydraulicos* actualmente em serviço, e para a installação da luz eléctrica no tunnel, desde o Rocio a Campolide.

Haverá 200 lampadas no tunnel com o poder iluminante de 100 velas cada uma, as quaes funcionam á passagem dos comboios. A casa constructora procede tambem á montagem d'este material, que custa 87.000 francos.

Não virá tarde o dia em que o movimento dos ascensores, dos eleva-cargas, dos signaes e agulhas se faça tambem pela electricidade.

Seria muito commoda para o publico igualmente a installação de transportadores aereos para as bagagens, malas postaes e pequenos volumes, dos comboios rapidos e de passageiros.

Obras diversas. — Foram inaugurados os novos discos electricos na estação do Valle de Santarem.

— Foram superiormente aprovados os projectos de habitações destinadas a empregados da Companhia Real, proximo das estações.

Minho e Douro. — Vae ser collocada uma *marquesa* na plataforma da estação de Trofa. Ao mesmo tempo amplia-se tambem a estação, que não tem capacidade para as linhas de que carece o seu trafego.

— Foi concedida a paragem de 1 minuto em Cette ao comboio n.º 15-143 do Douro.

— A imprensa do Porto insta pela ligação da estação de S. Bento com a de Campanhã para todos os comboios da Companhia Real que partam ou cheguem a esta ultima estação.

Esta ligação representaria de facto uma grande conveniencia para o publico, embora tivesse incommodos de trasbordo. Ha porém graves dificuldades que se oppõem e uma d'ellas resulta da pequena capacidade da estação de Campanhã. Em quanto se não realizar o plano do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, com a construcção d'uma estação de crivação, é de receiar que não possam satisfazer-se as aspirações dos portuenses.

Linha do Algarve. — Foram adjudicadas as empreitadas de terraplenagens no troço de Faro a Olhão, a tres empreiteiros, pela importancia de 12:847.000 réis.

Caminho de ferro de Benguela. — A comissão technica de obras publicas do ultramar ultimou os seus trabalhos ácerca do novo caminho de ferro de Benguela.

A comissão informou no sentido de ser aberto, desde já, concurso para a construcção de uma ponte caes na bahia de Lobito e bem assim outra sobre o rio Catumbella e para a construcção da linha do Lobito a Monte Sahoia.

As condições do concurso facilitam o apparecimento de concorrentes, sem exigencias que os afugentem. Estas pragmáticas não pôdem admittir-se por em quanto em obras de tal natureza e em tal clima. O que mais urge, é trabalhar e andar depressa, pois é já grande o caminho perdido por nós e ganho por outrem.

As primeiras secções a adjudicar no caminho de ferro de Benguela (Lobito-Sahoia) tem duas obras de arte importantes, as pontes do Lobito e de Catumbella.

Novo apeadeiro. — Vae ser construido um novo apeadeiro no logar da Regedoura situado ao km. 296,900 da linha do Norte, entre as estações de Ovar e Estarreja, para serviço de passageiros exclusivamente, nos comboios tremvias do Porto a Aveiro.

Este apeadeiro serve a populosa freguesia de Valla-ga e muitas povoações das cercanias.

Excursões. — Está-se organizando uma outra excursão a Madrid em comboio especial por preços reduzidos.

E' esta reducção de preços que convida a viajar. As companhias ganham duplamente nestas reducções. Conseguem encher comboios com uma receita apreciavel e vão habituando o publico aos prazeres das viagens, d'onde lhes resulta depois nova receita. Quem uma vez viajou, deseja repetir.

Desde março do anno passado já se realizaram 84 excursões d'esta natureza.

Estação de Espinho. — Vae ser ampliada esta estação como é requerido pelo seu trafego e pelas necessidades que provém da installação da segunda via.

O comboio rapido vae ter ali uma paragem tambem como foi requerido ao sr. engenheiro Chauy.

Elevador da Graça. — Não ha muito tempo que foi completamente destruido por um incendio um dos carros do elevador da Gloria; teve agora igual sorte um dos do elevador da Graça.

O carro n.º 5 recolheu pela 1 hora da madrugada, a um alpendre que fica á entrada da casa das machinas. Perto do carro sucedeu incendiar-se o gaz d'um cano, e o fogo lavrou com tal rapidez e com tanta intensidade, que, em pouco tempo, destruiu o carro já refreido e chegou a atingir um outro e uma boa parte do alpendre. O pessoal de bombeiros da estação da Graça accudiu com os socorros e impediu que o incendio tomasse maiores proporções.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A companhia del Norte abriu á exploração a linha dupla ate Villalba, 38 kilometros

* Espera-se que neste verão fiquem promptas as obras entre Ferrol e Jubia.

Vae abrir-se o concurso para pontes metalicas cujo orçamento ascende a dois milhões de pesetas.

Estão concluidos dois dos quatro tuneis d'esta linha.

* O conselho de administração da companhia para a exploração das linhas Madrid a Caceres e Portugal e de Plasencia a Astorga é composto dos srs.: Marquez de Comillas, presidente; Marquez de Aldama, vice-presidente; D. Manuel Arnús, D. Javier Gil y Becerril, D. Eduardo Argenti, e D. Emeterio Delgado, vogaes.

Constituiu-se a companhia para a construcção da linha de via estreita (bitola de 1,º0) entre os portos de Alicante e Denia com 83 kilometros de extensão.

A séde em Madrid.

As obras já começaram. Espera-se construir 30.700 metros neste anno.

França

O ministro das obras publicas acaba de auctorizar a construcção de dois viaductos em Passy e Austerlitz, sobre os quaes atra-vessará o Sena, o caminho de ferro metropolitano.

O viaducto de Passy, terá dois taboleiros, como os de Point du Jour, mas será todo construido de aço afim de o tornar o mais leve possivel.

E' uma obra arrojada, por isso que até hoje ainda se não construiu viaducto metallico algum, nestas condições.

Inglaterra

O tunnel situado entre as estações de Grave-Park e Chislehurst, na linha de Charing-Cross a Douvres, abateu numa extensão de 800 metros.

Felizmente, a circulação havia sido interrompida desde manhã, porque já se previa o desastre.

*

Affirma-se que o governo vae encampar ou resgatar todas as linhas ferreas do sul de Africa, havendo já negociações entabuladas neste sentido.

Allemanha

A sociedade de engenheiros mechanicos allemaes, de Berlim, acaba de abrir concurso para um projecto de material circulante, para grande velocidade, e cujos pontos principaes são os seguintes:

Estudo completo de locomotiva podendo arrastar, em plano horizontal e linha recta, uma carga de 180 tonelladas approximadamente, sem contar a machina e o tender, numa velocidade de 120 kilometros por hora, podendo alcançar um maximo de 150 kilometros. Deverá fazer percursos de 3 horas sem parar, e a sua alimentação em marcha, tomando agua em pontos distanciados de 120 kilometros.

Os concorrentes deverão tambem apresentar um estudo completo de material de transporte que possa comportar com segurança e estabilidade, uma velocidade maxima de 150 kilometros por hora. O comboio terá apenas uma classe, com capacidade para cem viajantes e bagagens respectivas.

A referida sociedade concede tres premios pecuniarios, de 5.000, 3.000 e 2.000 marcos.

O concurso estará aberto até 1 de dezembro do presente anno.

Italia

A camara italiana acaba de aprovar o projecto da linha de Coni-Vintimille, que nestes ultimos annos foi objecto de grandes attenções por parte dos governos francez e italiano.

Como se sabe, sobre esta linha tinham-se levantado algumas dificuldades de ordem estrategica, por isso que a nova linha italiana devia atravessar uma parte do territorio francez, comprehendida entre Fontan e Breil.

Removidas essas dificuldades, conta se como certa a construcção da nova via ferrea, que permitirá estabelecer rapida comunicação directa entre Turim e Nice.

Brazil

Foi proposto pelo engenheiros Pereira Passos ao governo, um contrato de arrendamento da chamada Estrada de ferro central do Brazil, pela quantia annual de 6.000.000\$000 réis, metade em dinheiro e metade em obras de conservação e melhoramento da mesma via ferrea. Esta proposta está sendo muito combatida pela imprensa politica.

Rhodesia

Está já construida a secção de Salisbury a Gwelo, da linha ferrea destinada a ligar Bulawayo a Salisbury. Apezar de muitas dificuldades provenientes da ultima guerra, esta construcção fez-se muito rapidamente, estando já tambem concluidos os aterros que ligam Gwelo ás margens do Orguza. E' provavel que até o fim do corrente anno os comboios possam seguir da Cidade do Cabo, á da Beira (Moçambique) por Bulawayo, Salisbury e Umtali.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 30 de junho de 1902
(Continuação do n.º 350)

2.º — Observações sobre o trafego

O mappa seguinte indica a repartição das receitas e do seu augmento em 1901:

| | Rec. do trafego em 1901 | Augmento em 1901 |
|--|----------------------------|---------------------|
| Passageiros | 1.998.882\$978 | 49.650\$800 |
| Mercadorias em grande velocidade .. | 252.377\$400 | 23.079\$423 |
| Mercadorias em peq. velocidade .. | 2.303.997\$040 | 162.451\$169 |
| Receitas diversas do trafego (cobrança fóra das estações, armazéns, assignaturas, estacionamentos, despesas accessórias, etc.) | 345.330\$583 | 1.170\$498 |
| Total | 4.900.588\$001 | 236.351\$890 |

§ 1.º PASSAGEIROS

O quadro annexo n.º 20-A dá a comparação circumstanciada do movimento de passageiros em 1900 e 1901. D'elle extrahimos aqui os elementos mais importantes.

O numero de viandantes aumentou nos ultimos annos, como em seguida vae indicado :

| | Numero de passageiros | Augmento sobre o anno anterior |
|------------|--------------------------|-----------------------------------|
| 1894 | 2.804.678 | — |
| 1895 | 3.209.064 | 40.4386 |
| 1896 | 4.195.009 | 985.945 |
| 1897 | 4.870.590 | 675.581 |
| 1898 | 5.909.034 | 1.038.444 |
| 1899 | 6.044.889 | 135.855 |
| 1900 | 6.206.748 | 161.859 |
| 1901 | 6.605.539 | 398.791 |

ou seja, desde 1894 um accrescimo de 135 %, devido na maior parte ao percurso nas linhas suburbanas.

O augmento em 1901 decompõe-se como segue :

| | |
|--------------------------|---------|
| 1.ª classe, a mais | 12.398 |
| 2.ª " idem | 67.674 |
| 3.ª " idem | 318.719 |
| Total | 398.791 |

O augmento successivo nas receitas de passageiros, nos ultimos annos foi o seguinte :

| | Receita dos passageiros | Augmento sobre o anno anterior |
|------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 1894 | 1.475.055\$462 | — |
| 1895 | 1.556.537\$196 | 81.481\$734 |
| 1896 | 1.633.933\$613 | 77.396\$417 |
| 1897 | 1.688.512\$927 | 54.579\$314 |
| 1898 | 1.837.395\$078 | 148.882\$151 |
| 1899 | 1.932.120\$891 | 94.725\$813 |
| 1900 | 1.949.232\$178 | 17.111\$287 |
| 1901 | 1.998.882\$978 | 49.650\$800 |

Os numeros que precedem não comprehendem os bilhetes de assignatura, a respeito dos quaes se encontrarão mais adiante varios esclarecimentos, nem os vendidos em transito ou nos apeadeiros dos tramways.

O numero d'estes ultimos, chamados bilhetes de papel, aumentou de 1.313.374 em 1900 a 1.398.996 em 1901. O augmento da receita correspondente encontra-se comprehendida na importancia de 1.170\$498 réis das receitas diversas do trafego.

A receita média por passageiro baixou de 330 réis em 1900 a 318 réis em 1901, e o percurso médio, de 30,9 kilometros em 1900 a 30,1 em 1901.

A preponderancia dos passageiros munidos de bilhetes por precos reduzidos (bilhetes de ida e volta, tarifa dos arredores, etc.) mais se pronunciou ainda. No total representam 84,31 % em 1901 contra 83,12 % em 1900.

O numero de logares offerecidos em cada comboio que era de 237,9 em 1900, ficou sensivelmente estacionario em 238,2, no anno de 1901.

A proporção dos logares ocupados com os offerecidos (não contando os bilhetes de papel) eleva-se de 19,34 % em 1900 a 20,22 % em 1901, devido aos constantes esforços empregados em proporcionar a composição dos comboios ás exigencias do trafego.

Linhos suburbanas. — Os mappas annexos n.º 21 e 22 dão numeros circumstanciados dos resultados das nossas linhas suburbanas.

O seu resumo é como segue :

| | Receitas | | Augmento | |
|-----------------------------|--------------|--------------|------------|----------|
| | em 1900 | em 1901 | em 1901 | em 1900 |
| Lisboa a Villa Franca | 68.100\$210 | 71.533\$480 | 3.424\$270 | — |
| Coimbra á Figueira | 19.016\$310 | 20.153\$910 | 1.137\$600 | — |
| Lisboa a Cintra | 100.703\$505 | 110.203\$950 | 9.500\$445 | — |
| Lisboa a Cascaes | 233.296\$690 | 236.352\$772 | 3.056\$082 | — |
| Porto a Aveiro | 130.726\$210 | 130.366\$880 | — | 359\$330 |

Estes numeros não comprehendem os bilhetes de assignatura, sobre os quaes trataremos mais adiante.

Devemos notar que o principal aumento se accentuou na linha de Cintra, cujos horários foram consideravelmente melhorados no ultimo estio, melhoramento consagrado pelo aumento das receitas.

Bilhetes de assignatura. — O mappa annexo n.º 23 do qual extrahimos os numeros seguintes, demonstra claramente os resultados obtidos :

| | Produto das ass'gnaturas | | Augmento | |
|----------------------------|--------------------------|-------------|------------|----------|
| | em 1900 | em 1901 | em 1901 | em 1900 |
| Lisboa a Villa Franca..... | 6:277\$485 | 5:790\$530 | — | 486\$955 |
| Lisboa a Cintra..... | 12:055\$455 | 15:100\$140 | 3:104\$685 | — |
| Lisboa a Cascaes..... | 28:898\$930 | 34:899\$540 | 6:000\$550 | — |
| Porto a Ovar..... | 1:530\$800 | 1:824\$250 | 293\$450 | — |
| Coimbra a Figueira..... | 12\$600 | 28\$600 | 15\$100 | — |
| Total..... | 48:75\$330 | 5:702\$400 | 9:184\$085 | 416\$955 |
| A mais em 1901..... | | | 8:927\$130 | |

Começou a vigorar em 20 de julho de 1901, além das tarifas anteriores, uma nova tarifa, 14 bis, d'assignaturas mensaes nas linhas suburbanas a qual permite a renovação sucessiva da assignatura e dando direito gratuitamente ao 6.º mez, ao 11.º e ao 12.º Os resultados obtidos com esta experiência foram satisfatórios, pois que a dita tarifa produziu no segundo semestre 807 assignaturas (das quaes 658 na linha de Cascaes) dando uma receita correspondente de 4:557\$500 réis.

Devido á concorrência dos tramways electricos, tanto o numero dos bilhetes vendidos como os de assignatura nos arredores de Lisboa para as nossas linhas suburbanas ressentiu-se gradualmente nos ultimos meses do exercicio de 1901, á proporção da abertura á exploração das diferentes linhas por aquelle sistema, e não devemos estranhar que no actual exercicio se note pelo mesmo motivo um abaixamento sensivel de receita nas nossas linhas suburbanas de Lisboa.

Bilhetes de banhos do mar. — A venda dos bilhetes de banhos do mar que em 1899 e 1900 tinha diminuido, retomou em 1901 o numero anterior, como se vê do mappa seguinte :

| N.º de bilhetes | Produto |
|-----------------|--------------------|
| 1898 | 24.329 89:426\$613 |
| 1899 | 18.869 71:160\$277 |
| 1900 | 18.613 75:975\$118 |
| 1901 | 24.702 89:979\$119 |

O aumento produzido sobre 1900 decompõe-se como segue : 8:729\$702 réis para o serviço interno, e 6:355\$903 réis para o serviço combinado tanto com os outros caminhos de ferro portugueses como com as companhias hespanholas.

Pelo que respeita a estas ultimas, o aumento foi relativamente fraco, sendo : 1:042\$330 réis com relação a Madrid-Caceres-Portugal e 1:381\$620 réis com relação a Madrid-Zaragoça-Alicante. Ainda neste anno se fez propalar em Hespanha, talvez no intuito de concorrência menos leal, que uma nova epidemia de peste alastrava em Portugal na época do começo do movimento nas praias.

Movimento de passageiros para França. — O numero de bilhetes directos de ou para França em 1901, foi, como era de prever, muito inferior ao de 1900, anno da Exposição Universal de Paris. O total referido aos dois casos passou de 6.100 em 1900 a 2.356 em 1901, ou seja uma diminuição de 3.744 bilhetes na maior parte de 1.ª classe e o resto de 2.ª. A diminuição da receita correspondente foi de 14:953\$915 réis.

Modificações de horários. — Fizeram-se ainda importantes melhoramentos nos horários em 1901.

O comboio expresso inaugurado a titulo de experiência entre Lisboa e Porto, como comboio bi-hebdomadario composto de carruagens de 1.ª classe, salão e restaurante, foi convertido em dia-rio a partir de 1 de julho de 1901, entrando na composição mais uma carruagem de 2.ª classe, cujo serviço se conservou tanto no inverno como no verão. O resultado foi completamente satisfatório. O seu trajecto de Lisboa ao Porto, 343 kilometros, faz-se em 7 horas, dos quaes dois terços são em via unica com rampas atingindo 15 m/m.

A sua velocidade commercial, approximada de 50 kilometros á hora, deve, nestas condições e para um comboio cuja tonelagem excede algumas vezes 180 e mesmo 200 toneladas no verão, ser já considerada como muito lisongeira. Esperamos ainda, devido á potencia das nossas novas machinas *compound* poder acelerar progressivamente e, logo que a renovação da via, actualmente em execução entre Pampilhosa e Porto, esteja concluída, elle fará o mesmo trajecto em 6 horas.

Devemos igualmente mencionar que inaugurámos no 1.º de julho, na linha de Cintra, um serviço suburbano muito mais intenso que, como já se disse, deu em resultado immediato um aumento de receita que excedeu bastante a despesa supplementar.

No corrente anno de 1902 estamos já em via de preparação, para o proximo verão, de uma série de melhoramentos nos horários, procurando, como sempre temos feito, nos resultados da nossa exploração, as indicações necessarias para o aperfeiçoamento do nosso serviço.

Tendo destinado á linha de Oeste uma das ultimas machinas *Compound*, recentemente recebidas, esperamos poder realizar importantes progressos nas combinações d'esta linha com as do resto da rede.

§ 2.º MERCADORIAS EM GRANDE VELOCIDADE

Os dois mappas annexos n.ºs 24 e 25 dão esclarecimentos minuciosos sobre o desenvolvimento d'este ramo do tráfego.

Os numeros seguintes mostram como a receita total correspondente variou nos ultimos annos :

| | Tonelagem Kilogrammas | Produto liquido de impostos e de reembolsos | Diferença |
|------------|--------------------------|---|---------------|
| 1894 | 18.967.511 | 168:900\$347 | — |
| 1895 | 18.119.915 | 170:412\$309 | + 1:502\$962 |
| 1896 | 19.597.396 | 162:708\$411 | - 7:703\$898 |
| 1897 | 23.013.030 | 181:383\$411 | + 18:675\$000 |
| 1898 | 28.888.168 | 216:241\$044 | + 34:857\$633 |
| 1899 | 30.696.521 | 234:706\$645 | + 18:465\$601 |
| 1900 | 28.519.870 | 229:297\$977 | - 5:408\$668 |
| 1901 | 32.403.800 | 252:377\$400 | + 23:079\$423 |

No relatorio do anno anterior dissémos que a diminuição em 1900 provinha, principalmente, da falta de peixe nas costas do Norte e annunciamos tambem que havíamos modificado a tarifa n.º 1 de grande velocidade, esperando que esta providencia traria, como consequencia, o aumento do tráfego.

A pesca nas costas do Norte não foi em 1901, no entanto, tão productiva como era de esperar.

Mas temos a registar um importante aumento na receita de grande velocidade para a qual as virtualhas concorreram com 21:860\$900 réis e as recovagens com 6:648\$064 réis.

O resultado d'este aumento foi dividido por toda a rede, devendo-se, por consequencia, attribuir-o, pelo menos em parte, á reforma da tarifa n.º 1. O aumento de receita representa 11 %, enquanto que o aumento de tonelagem transportada foi de 14 %. Cada tonelada produziu, portanto, pouco menos, mas na totalidade o lucro foi importante.

Bagagens. — As bagagens não estão comprehendidas nos numeros precedentes.

Transportaram-se em 1901, 10.954,8 toneladas que produziram 57:065\$472 réis, contra, em 1900, 10.437,1 toneladas que produziram 64:412\$958 réis.

Houve, portanto, em 1901, 517,7 toneladas a mais, mas a menos 7:347\$486 réis de receita.

(Continua!)

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

Festa a Nossa Senhora da Saude em Revelles

No domingo, 3 de agosto, os comboios tramways entre Figueira da Foz e Coimbra, e o mixto n.º 233 que sahe de Alfarelhos para Figueira ás 5,10 da tarde terão paragem de 1 minuto ao kilometro 210,050, junto a Revelles, a fim de tomar e deixar passageiros.

Os preços applicaveis são os de ou para Revelles, conforme a tarifa em vigor.

Lisboa, 28 de julho de 1902.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

Fornecimento de ferro diverso

No dia 18 do proximo mes d'agosto pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 174 500 kilogrammas de ferro diverso.

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

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

Lisboa, 11 de julho 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nos ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excelente. Carrros 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 e toda a hora. Omnibus na estação.

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

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 cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

HAMBURGO **Augusto Blumenthal.** — Comissões, transportes maritmos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

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

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1st clas English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

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

LISBOA **Rodolfo Reck.** — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Ouradores, 21.

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 Perache. 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.

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodaçōes desde 1.500 réis por dia até 1.500. — Reduçōe de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH **Grand Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.700 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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 corōas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

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

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

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



→ MADRID

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Peçam-se prospectos.

Esta a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de agosto de 1902

| COMPANHIA REAL | | | Lisboa | Cintra | Lisboa | LISBOA | T. VEDRAS | FIGUEIRA | Mangualde | Guarda | Mangualde | |
|-----------------------|----------|------------|----------|------------|---------------|------------|------------|-------------|------------|-----------------|-----------|-------|
| C. Sodré | Algés | C. Sodré | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | 6-25 m. | 7-29 m. | 5-10 m. | 6-10 m. | 1-20 t. | 4-45 t. | 10-0 m. | 6-45 t. | |
| 5-0 m. | 5-18 m. | 5-30 m. | 5-49 m. | 7-20 m. | 8-27 m. | 6-52 m. | 7-50 m. | 7-0 m. | 1-41 t. | 5-30 m. | 5-3 t. | |
| 5-50 m. | 6-8 m. | 6-45 m. | 7-4 m. | 8-50 m. | 9-55 m. | 7-45 m. | 8-44 m. | 6-45 t. | 5-0 m. | 5-10 t. | 12-10 n. | |
| 6-35 m. | 6-53 m. | 7-30 m. | 7-49 m. | a 9-35 m. | 10-15 m. | a 8-45 m. | 9-20 m. | — | — | 8-51 n. | 8-35 m. | |
| 7-20 m. | 7-38 m. | 8-15 m. | 8-34 m. | a 11-35 m. | 11-40 m. | 9-5 m. | 10-5 m. | 12-15 t. | a 10-35 m. | 11-12 m. | — | |
| 8-5 m. | 8-23 m. | 9-0 m. | 9-19 m. | 12-45 t. | 1-51 t. | 11-0 m. | 11-59 m. | — | — | — | — | |
| 8-50 m. | 9-8 m. | 9-45 m. | 10-4 m. | 2-35 t. | 3-43 t. | a 12-35 t. | 1-10 m. | 12-45 t. | 2-30 t. | 12-35 t. | 12-10 t. | |
| 9-35 m. | 9-53 m. | 10-30 m. | 10-49 m. | 3-35 t. | 4-33 t. | 1-0 t. | 1-59 t. | 11-4 m. | 10-20 m. | 12-0 t. | — | |
| 10-20 m. | 10-38 m. | 11-15 m. | 11-34 m. | a 4-35 t. | 5-16 t. | 3-0 t. | 4-2 t. | — | — | — | — | |
| 11-5 m. | 11-23 m. | 12-0 m. | 12-19 t. | 4-40 t. | 5-47 t. | 4-14 t. | 5-10 t. | — | — | 3-45 t. | 5-55 t. | |
| 11-50 m. | 12-8 m. | 12-45 m. | 1-4 t. | 5-40 t. | 6-38 t. | 4-45 t. | 5-40 t. | — | — | v 9-25 n. | 11-5 n. | |
| 12-35 t. | 13-53 t. | 1-30 t. | 1-49 t. | a 6-20 t. | 7-0 t. | a 5-30 t. | 6-5 t. | 12-45 t. | 2-30 t. | 12-35 t. | 12-10 t. | |
| 1-20 t. | 1-38 t. | 2-15 t. | 2-34 t. | 6-30 t. | 7-40 t. | 6-7 t. | 7-0 t. | — | — | — | — | |
| 2-5 t. | 2-23 t. | 3-0 t. | 3-19 t. | 8-40 n. | 9-46 n. | 7-0 t. | 8-0 n. | 4-0 m. | c 5-36 m. | 9-59 m. | 11-55 m. | |
| 2-50 t. | 3-08 t. | 3-45 t. | 4-4 t. | 9-37 n. | 10-36 n. | 9-4 n. | 10-3 n. | 7-30 m. | 9-18 m. | c 4-17 t. | 5-53 m. | |
| 3-35 t. | 3-53 t. | 4-30 t. | 4-49 t. | 10-35 n. | 11-40 n. | 10-17 n. | 11-11 n. | 2-10 t. | 3-56 t. | 4-29 t. | 6-16 t. | |
| 4-20 t. | 4-38 t. | 5-15 t. | 5-34 t. | 12-10 n. | 1-12 n. | 11-0 n. | 12-0 n. | 7-0 t. | 8-46 n. | 12-10 n. | 1-56 n. | |
| 5-5 t. | 5-23 t. | 6-0 t. | 6-19 t. | 7-10 m. | 7-54 m. | 6-4 m. | 6-48 m. | 7-4 m. | c 8-0 m. | e 5-40 m. | 6-44 m. | |
| 5-50 t. | 6-8 t. | 6-45 t. | 7-4 t. | 9-0 m. | 9-44 m. | 7-44 m. | 8-29 m. | 9-36 m. | 10-41 m. | e 8-26 m. | 9-20 m. | |
| 6-35 t. | 6-53 t. | 7-30 t. | 7-49 t. | 10-20 m. | 11-4 m. | 8-30 m. | 9-14 m. | 1-40 t. | 2-51 t. | 12-14 t. | 1-19 t. | |
| 7-20 t. | 7-38 t. | 8-15 n. | 8-34 n. | 11-20 m. | 12-4 t. | 10-10 m. | 10-54 m. | 4-25 t. | 5-45 t. | 2-58 t. | 4-4 t. | |
| 8-5 n. | 8-23 n. | 9-0 n. | 9-19 n. | 12-20 t. | 1-4 t. | 11-25 m. | 12-9 t. | 8-25 n. | 9-41 n. | 5-34 t. | 6-39 t. | |
| 8-50 n. | 9-8 n. | 9-45 n. | 10-4 n. | 1-39 t. | 2-14 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 11-5 n. | 12-10 n. | 9-30 n. | 10-34 n. | |
| 9-35 n. | 9-53 n. | 10-30 n. | 10-49 n. | g 2-0 t. | 2-44 t. | 1-49 t. | 2-34 t. | 7-0 m. | 8-0 m. | e 5-40 m. | 6-44 m. | |
| 10-20 n. | 10-38 n. | 11-15 n. | 11-31 n. | 3-10 t. | 3-54 t. | g 2-40 t. | a 3-10 t. | 7-0 m. | 7-35 m. | 7-50 m. | 8-25 m. | |
| 11-5 n. | 11-23 n. | 12-0 n. | 12-19 n. | g 3-42 t. | 4-26 t. | 3-10 t. | 3-56 t. | 7-45 m. | 8-20 m. | 9-26 m. | 9-20 m. | |
| 11-50 n. | 12-8 n. | 12-45 n. | 1-4 n. | 4-50 t. | 5-34 t. | 4-44 t. | 5-29 t. | 9-30 m. | 10-5 m. | 12-14 t. | 1-19 t. | |
| C. SODRÉ | P. ARCOS | C. SODRÉ | 5-50 t. | 5-50 m. | 6-0 m. | 6-31 m. | 5-50 t. | 5-34 t. | 5-40 t. | 5-28 m. | 5-25 m. | |
| 5-25 m. | 5-50 m. | 6-0 m. | 6-31 m. | 7-0 t. | 7-44 t. | 6-45 t. | 7-29 t. | 10-20 m. | 12-0 t. | 12-35 t. | 12-35 t. | |
| 11-30 m. | 11-55 m. | 12-6 t. | 12-31 t. | 8-0 n. | 8-14 n. | g 7-55 t. | 8-39 n. | 12-0 t. | 12-35 t. | 3 5 t. | 3 5 t. | |
| 1-0 t. | 1-25 t. | 1-36 t. | 2-1 t. | 9-45 n. | 10-29 n. | 8-24 n. | 9-8 n. | 2-20 t. | 2-55 t. | 4-25 t. | 5-0 t. | |
| 2-30 t. | 2-55 t. | 3-6 t. | 3-31 t. | 10-55 m. | 11-39 n. | 9-25 n. | 10-10 n. | 4-30 t. | 5-5 t. | 6-35 t. | 7-10 t. | |
| 8-30 n. | 8-55 n. | 9-6 n. | 9-31 n. | 12-17 n. | 1-1 n. | 11-5 n. | 11-49 n. | 6-10 t. | 6-45 t. | — | — | |
| Todos param em Algés. | | | | Lisboa | Povoa | Lisboa | | Lisboa | Setúbal | Lisboa | | |
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | 12-20 t. | 1-18 t. | 7-30 m. | 8-29 m. | 7-0 m. | 8-35 m. | 4-25 m. | 6-30 m. | | |
| a 6-10 m. | 6-47 m. | 6-18 m. | 7-24 m. | 3 10 t. | 4-8 t. | 1-35 t. | 2-34 t. | 7-45 m. | 9-40 m. | 9-40 m. | | |
| -15 m. | 7-20 m. | a 6-55 m. | 7-32 m. | 10 55 n. | 11 53 n. | 4-30 t. | 5-29 t. | 2-20 t. | 4-5 t. | 1-0 t. | | |
| a 7-0 m. | 7-52 m. | 7-8 m. | 8-1 m. | Lisboa | V. Franca | Lisboa | | 4-30 t. | 6-6 t. | 3-15 t. | 5-0 t. | |
| 7-40 m. | 8-17 m. | 7-48 m. | 8-45 m. | 12-17 n. | 1-41 n. | 7-45 t. | 9-8 n. | 6-10 t. | 7-53 t. | 5-20 t. | 7-10 t. | |
| 7-45 m. | 8-50 m. | 8-10 m. | 9-2 m. | Lisboa | b Santarem | Lisboa b | | Lisboa | Extremoz | Lisboa | | |
| 8-30 m. | 9-22 m. | a 8-53 m. | 9-31 m. | 6-0 m. | 8-6 m. | 11-40 m. | 1-42 t. | 7-45 m. | 2-45 t. | 8-15 m. | 3-5 t. | |
| a 9-10 m. | 9-47 m. | 9-18 m. | 10-24 m. | 11-15 m. | 1-21 t. | 7-55 t. | 9-57 n. | 4-30 t. | 11 15 n. | 12-0 n. | 6-30 m. | |
| 9-15 m. | 10-20 m. | a 9-55 m. | 10-32 m. | LISBOA b | ENTRONCAMENTO | LISBOA b | | Lisboa | Faro | Lisboa | | |
| 10-0 m. | 10-52 m. | 10-8 m. | 11-1 m. | 4-45 t. | 9 54 n. | 4-0 m. | 9 11 m. | 7-0 m. | 4-0 t. | 1-0 t. | | |
| a 10-40 m. | 11-17 m. | 10-48 m. | 11-54 m. | Lisboa | Pampilhosa | Lisboa | | 7-45 m. | 7-15 m. | 3-5 t. | | |
| 10-45 m. | 11-50 m. | a 11-25 m. | 12-2 t. | k 8 45 m. | 1-10 t. | 6 33 t. | 5-8 m. | 4-30 t. | 2-10 n. | 9-0 n. | 6-30 m. | |
| a 12-10 t. | 12-47 t. | 12-18 t. | 1-24 t. | — | h 7-50 t. | 12-34 n. | LISBOA | SILVES | LISBOA | | | |
| 12-15 t. | 12-20 t. | 12-55 t. | 1-32 t. | Lisboa | Porto | Lisboa | | 7-45 m. | 8-15 m. | 3-5 t. | | |
| a 1-40 t. | 2-17 t. | 1-48 t. | 2-54 t. | d 7-0 m. | 8-0 n. | 4-34 m. | 3-35 t. | 4-30 t. | 12-0 n. | 12-0 n. | | |
| 1-45 t. | 2-50 t. | a 2-25 t. | 3-2 t. | b 8-50 m. | 11-0 n. | 4-35 t. | b 5-39 t. | 5-15 t. | 12-0 n. | 12-0 n. | | |
| a 3-10 t. | 3-47 t. | 3-18 t. | 4-24 t. | 11-0 m. | 11-39 m. | d 12-10 m. | d 10-53 n. | 7-30 t. | 11-35 m. | 11-35 m. | | |
| 3-15 t. | 4-20 t. | a 3-55 t. | 4-32 t. | a 4-30 t. | 11-25 n. | a 3-57 t. | 10-53 n. | 7-30 t. | 8 19 n. | 5-50 m. | | |
| 4-0 t. | 4-52 t. | 4-8 t. | 5-1 t. | d 6-45 t. | 11-35 m. | — | 5-50 m. | 9 30 n. | 7-20 m. | 6 15 t. | 8 30 n. | |
| a 4-40 t. | 5-17 t. | 4-48 t. | 5-54 t. | 7-30 t. | — | — | — | 7-22 t. | 7-52 t. | 6 15 t. | 8 30 n. | |
| 4-45 t. | 5-50 t. | a 5-25 t. | 6-2 t. | 9 30 n. | 7-20 m. | — | — | 7-22 t. | 8 58 n. | — | — | |
| 5-30 t. | 6-22 t. | 5-38 t. | 6-31 t. | 3-55 m. | c 6-28 m. | 7-15 m. | 9-49 m. | CASA BRANCA | FARO | CASA BRANCA</td | | |



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 4 de Agosto sahirá o paquete **Thames** para
S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

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

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.^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 OFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 16 de Agosto ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **König**. Sahirá a 8 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Antuerpia e Londres, vapor hespanhol **Miguel Sainz**. Sahirá a 3 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barnabé**. Sahirá a 11 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



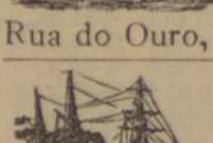
Bordeus, vapor frances **Atlantique**. Esperado a 13 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor hespanhol **Isla de Luzon**. Sahirá a 7 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **Brésil**. Esperado a 11 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 23 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



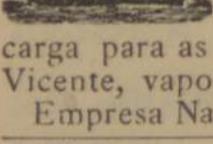
Havre e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 22 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, recebendo carga para as ilhas de Cabo Verde e Guiné com trasbordo em S. Vicente, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a 6 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Marrocos, Dunkerque e Havre, vap. frances **Saint Mathieu**. Sahirá a 11 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pará e Manaus, vapor alemão **Desterro**. Sahirá a 9 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor inglez **Dunstan**. Sahirá a 10 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 18 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Bahia**. Sahirá a 6 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabello), vapor inglez **Orion**. Sahirá a 8 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Corsica**. Esperado a 1 de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



Southampton, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 6 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 4 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orelana**. Sahirá a 13 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 6 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o