

# 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: Antwerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELAS, R. da Trindade

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR

TYPGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARIO

TRACCÃO ELECTRICA .....	
CARTAS DO ESTRANGEIRO por W. N. Cornett .....	
PARTE OFICIAL — Decreto de 3 de agosto de 1900, portaria de 19 de setembro e editos de 26 de setembro do ministerio das obras publicas e decreto de 2 de agosto do ministerio dos negócios do reino.....	
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	
THOMAR A PAYALVO .....	
TRASBORDOS NO TEJO .....	
NOTAS DE VIAGEM — II — Biene e Berno.....	
MELHORAMENTOS DE LISBOA — VII — Indicações de ruas .....	
CAMINHO DE FERRO DE Benguela.....	

Paginas

289

290

291

292

292

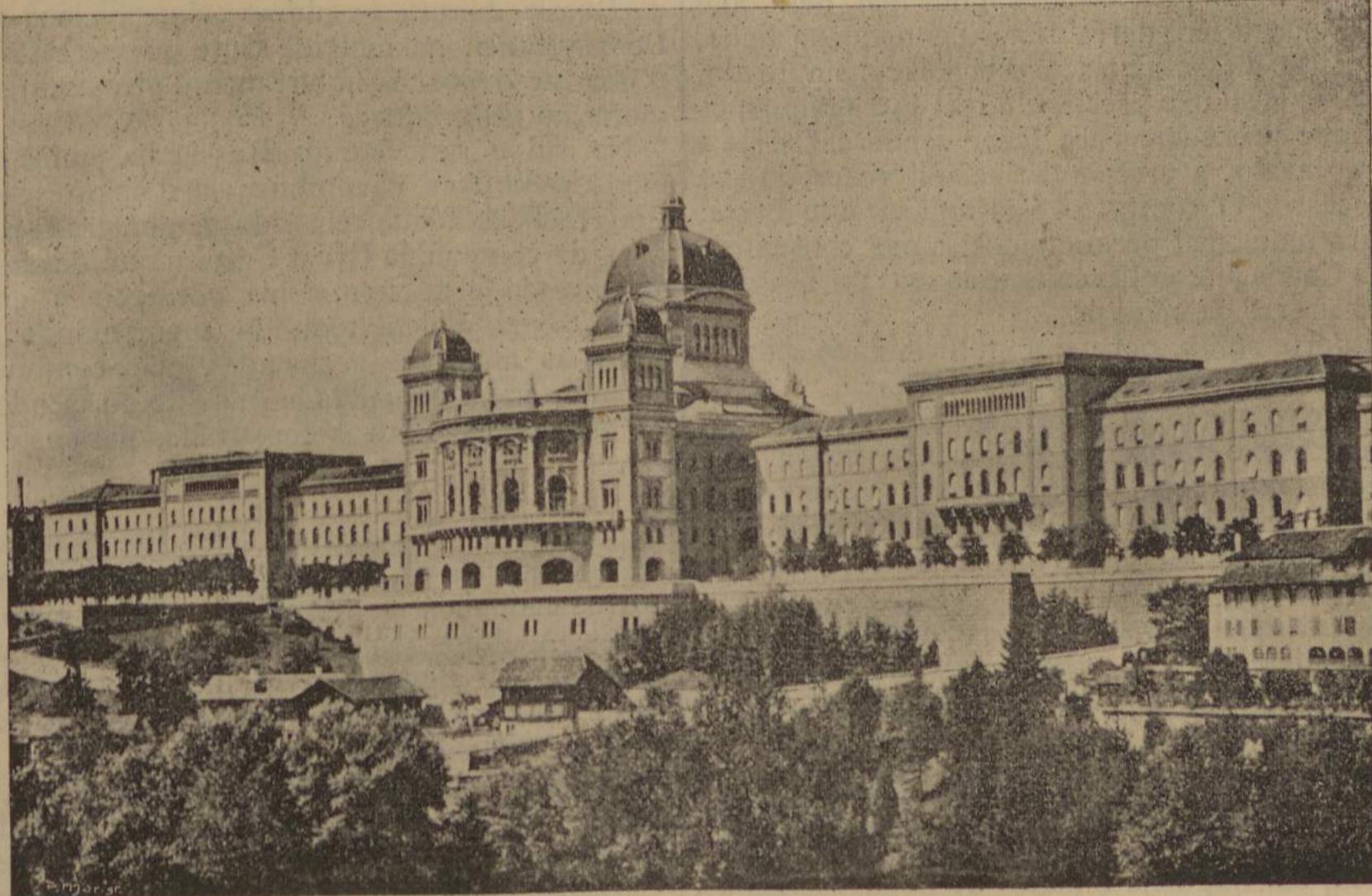
293

293

294

295

APEDREJADORES DE COMBOIOS .....	295
PARTE FINANCIERA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, p r L. R.—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes .....	296 e 297
AUTOMOBILISMO .....	298
DO CABO AO CAIRO .....	298
LINHAS PORTUGUEZAS — Ambaca — Zambeze — Lourenço Marques — Pias a Moura — Sul e Sueste .....	298
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Inglaterra — Alemanha — Estados Unidos.....	298
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	299
COMPANHIA REAL—Relatorio do Conselho de Administração.....	299
ARREMATAÇOES .....	300
AGENDA DO VIAJANTE .....	302
HORARIO EM 1 DE OUTUBRO DE 1902 .....	303
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA .....	304



BERNE — Palacio do Parlamento

## TRACCÃO ELECTRICA

FINALMENTE temos as carreiras de vintem em Lisboa. F como, desde principio do estabelecimento d'este sistema de traccão, o teem já ha muito todas as cidades do estrangeiro.

Não é bem de vintem a passagem, mas 40 réis ida e volta que é quasi a mesma coisa, e só como amostra numa linha e até as 10 horas da manhã.

Mas não pensem que a cidade tem que agradecer isto á louvavel iniciativa da Companhia Carris; não a jul-

guem benemerita, promotora das commodidades do publico, a ponto de, por uma liberalidade correspondente á liberdade com que, despresando as leis e as recomendações da policia, ella faz circular os seus carros em velocidade de expresso pelas ruas mais frequentadas, exponaneamente, vendo que o seu custo de transporte por passageiro e kilometro lhe sae a menos de 2 réis, ella ter diminuido a sua tarifa.

Não, senhor; fel-o para competir com os preços que a Companhia Real estabeleceu para banhos em Algés; e como baraqueiro de feira que mais forte faz soar o zabumba e mais desce os preços das entradas quando vê que o publico se encaminha para o theatro visinho,

ella foi descendo a sua tarifa a custo, aos puxões, conforme lho exige o seu desjo de fazer competencias condemnaveis.

Primeiramente annuncio carreiras, ida e volta dos extremos das linhas para Algés a 130 réis (120 mais o sêllo) e do Caes do Sodré a 90 réis.

Está-se a ver que não poz os 100 réis para evitar o imposto do sello, mas foi até o extremo, e não nos surprehenderá que qualquer dia estabeleça bilhetes a 95 réis.

A Companhia Real, ferida nos seus interesses de uma linha em leito proprio, que nada custou ao estado, nem á cidade, que, pelo contrario, ainda tomou com onerosos encargos, que representam grandes beneficios publicos, estabeleceu bilhetes de ida e volta, para banhos em Pedrouços e Algés a 60, 50 e 40 réis.

Pois a Companhia Carris, de um dia para o outro, reduz de novo os seus a 90 réis desde os extremos da rête central e a 40 réis desde o Caes do Sodré, como arteiro expediente de querer tirar passageiros á linha de Cascaes.

Já aqui demonstrámos em tempo como o sistema de exploração d'esta companhia é, por uso e costume, fazer competencias, mas agora o caso agrava se, porque não é o combate a uma empresa de carros que lhe fazia concorrença — o que seria admissivel — é ella que vem provocar competencias de preços, faltando ao seu contracto aprovado pela camara municipal, pelo qual se obrigou a não fazer guerra de tarifas naquella linha.

A transgressão d'esse contracto está pois consumada, e a Companhia Real não precisa de que lhe indiquemos como tem que proceder, para fazer sentir á Carris o seu erro, e leval a a arrepender se mil vezes do seu desleal processo. O contracto está nullo, tanto basta.

A' camara municipal perguntamos como consente a Companhia Carris alterar livremente as suas tarifas, sem approvação prévia da camara.

Agora a parte stulta, porque a stulticia anda sempre aos pulos nas tarifas da Companhia Carris:

Um passageiro que toma o carro no Terreiro do Paço paga 90 réis; se o tomar no Pelourinho isto é poucos metros distante, paga 40 réis, menos de metade.

Os tristes que habitam nas proximidades de S. Roque pagam tanto por vir só até o Caes do Sodré, como por ir d'ahi a Algés e voltar.

O passageiro que em Algés não encontrar carro para o destino que deseja até as 10 horas, e tomar o que passar ás 10 e 5 pagará, pela volta só, o duplo do que pagou pelos dois caminhos!

Estes factos parecem-nos mais que eloquentes para que a camara intervenha energicamente, fazendo a companhia entrar na lei estabelecendo uma tarifa fixa, clara e economica, em que haja bilhetes de pequenas zonas, logicamente fixadas, pagando se preços minimos de 20 réis, como ha em toda a parte, ou mesmo 10 réis como em bastantes cidades, Madrid, Barcelna, Bruxellas, Berlim, Dresden, etc.

Tambem nos parece impôr-se o dever da camara convidar a companhia a tratar da construcção das numerosas linhas que lhe foram concedidas, nos 26 kilómetros do seu ultimo contracto, e que ella não trata de estabelecer, porque não vendo diante de si outra empresa a explorar esse traçado, não pôde seguir o seu sistema de lhe ir fazer concorrência.

Os sitios de S. Vicente, Santa Clara, Sé, Buenos Ayres e tantos outros estão votados ao ostracismo.

A llnha do Intendente tem que ser tirada do percurso obligatorio pelas ruas Aurea e Augusta, para diminuir o transito nestas ruas, fazendo-se a ida pela rua Bella da Rainha e a volta pela da Magdalena, servindo

assim toda a zona do largo do Caldas e sitios da Sé.

Do largo do Rato para a linha marginal até o Caminho de ferro e Algés é tambem indispensavel haver carreiras.

Tome a camara a sério o seu papel, e faça entrar a orgulhosa companhia nos deveres dos seus contractos. E não doe dar o conselho, porque esses diplomas são todos doçuras para a Companhia Carris.

## CARTAS DO ESTRANGEIRO

Liverpool, 22 de setembro de 1902.

Diz-se que é intenção da companhia ferro-viaria London and Brighton adoptar nas suas locomotivas o combustivel liquido, e que com este fim está fazendo uma série de provas com algumas das suas machinas. Antigamente um dos maiores obstaculos que se oppunham á adopção d'esta classe de combustivel era a incerteza com relação ao preço e ao abastecimento, mas o descobrimento dos grandes depositos d'oleo em Texas e a enorme importação do petroleo nestas ilhas acabaram com esta dificuldade; havendo a perspectiva d'um abastecimento sem limites, pois no sudoeste da Russia durante os ultimos vinte e cinco annos e na Pennsylvania, ha mais de vinte que se está extrahindo o enorme deposito subterraneo d'oleos sem se notar diminuição na producção.

No sul e sudoeste da Russia ha annos que se usa nas locomotivas o combustivel d'oleo, e cá no paiz a sua practicabilidade tem sido demonstrada nas locomotivas da companhia Great Eastern que desde 1886, que foi quando esta companhia começo a empregar o combustivel d'oleo, tem ido augmentando o numero das suas machinas accionadas pelo combustivel liquido até ter na actualidade mais de 70, sendo quasi todas ás machinas novas construidas para este combustivel.

\*

São notaveis os esforços feitos continuamente pelos nossos caminhos de ferro para attingir maiores velocidades. A ultima tentativa neste sentido foi a da Midland Company ha alguns dias. A locomotiva maior da Grã-Bretanha é a construida recentemente em Derby a qual pesa 115 toneladas. E' a primeira machina compound empregada no caminho de ferro Midland, e tembando o record d'esta companhia no que diz respeito ás velocidades, fazendo o percurso de Hellifield até Carlisle, 77 milhas, em 79 minutos ou uns 94 kilómetros por hora. O comboio era o expresso restaurant que partiu da estação St. Pancras, Londres, á 1,30 da tarde para a de St. Enoch, Glasgow, fazendo um record para um comboio de tanto peso com uma só machina, e rampas tão numerosas e tão grandes que se encontram na via percorrida. Nalguns pontos attingiu-se a velocidade de quasi 77 milhas por hora, (cerca de 123 kilometros).

\*

No condado de Lencaster o trafego dos vagons automoveis tem attingido um movimento consideravel e especialmente na vizinhança da cidade d'onde escrevo. Acaba de estabelecer-se um serviço d'estes motores entre Liverpool e a vizinha villa de St. Helens distante umas dez milhas. Os resultados promettem ser muito satisfactorios, e dentro de muito poucos dias estabele-

cer-se-ha outro entre esta cidade e a de Blackburn que dista umas 35 milhas.

Diz-se que por este sistema de transporte se evitam os riscos de extravio e avarias nas mercadorias que transportadas assim não se trocam nem perdem, por não haver trasbordos.

\*

Fala-se da invenção d'uma nova classe de roda para o material movel dos caminhos de ferro, consistindo na applicação do sistema de espheras empregado nas rodas das bicycletas, mas collocadas não no eixo da roda como é costume nas bicycletas, mas na parte interior da borda da roda, ficando a roda parada quando o comboio está em movimento e girando sómente a sua borda. Segundo o inventor, natural de Birmingham, as rodas assim construidas permittirão aos comboios marchar á razão de 150 milhas por hora, sem força motriz adicional, nem maior risco. Diz se que se tem feito provas muito satisfactorias no caminho de ferro Central Illinois dos Estados Unidos.

\*

A duração d'algumas das velhas machinas ferroviarias é verdadeiramente extraordinaria. Uma locomotiva construída por George Stephenson para a inauguração do caminho de ferro Hetton, em novembro de 1822 ainda se vê funcionando, puxando os trucks de carvão da mina Hetton perto de Durban, depois d'um serviço continuo de quasi 80 annos. E' a locomotiva mais velha em serviço no mundo, e já se vê que apenas serve para trabalho pouco activo, pensando-se já em conservá-la num pedestal no College of Sience, Newcastle on Tyne, como digno exemplo do primeiro periodo da engenharia.

W. N. CORNETT.



## PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

**Direcção Geral do Commercio e Industria**

**Repartição do Commercio**

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, atendendo ao que me representou a associação de soccorros mutuos estabelecida no Porto com a denominação de Associação de Soccorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, pedindo a minha approvação para os estatutos por que pretende reger-se em substituição dos que foram aprovados por alvará de 8 de novembro de 1892;

Visto o artigo 3.<sup>º</sup> do decreto com força de lei de 2 de outubro de 1896; e

Tendo sido ouvido o Conselho Regional do Norte:

Hei por bem aprovar os estatutos da referida Associação de Soccorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, que constam de treze capítulos e sessenta e um artigos, e baixam com este alvará assignados pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, ficando a associação sujeita ás disposições do referido decreto com força de lei de 2 de outubro de 1896, pelo qual sempre e em qualquer hypothese se deverá regular, e com a expressa clausula de que esta approvação lhe poderá ser retirada quando se desvie dos fins para que é instituida, não cumpra fielmente os seus estatutos, ou quando a respectiva direcção deixe de satisfazer ao que preceitna o artigo 19.<sup>º</sup> do mesmo decreto.

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

Não pagou direitos de mercê nem de sêllo por os não dever E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sêllo das armas reaes.

Dado no Paço, aos 3 de agosto de 1900.—EL-REI.—José Gonçalves Pereira dos Santos.

## Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Tornando-se indispensavel fixar as condições em que poderão ser estabelecidas linhas ferreas sobre o leito das estradas que constituem a rête da viação ordinaria do paiz por fórmula a não ser prejudicado o transito ordinario pelas mesmas estradas: ha Sua Majestade El-Rei por bem determinar, pela Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, que uma commissão composta dos engenheiros inspectores geraes Conselheiro João Joaquim de Mattos, José Joaquim de Paiya Cabral Couceiro, Conselheiros Pedro Victor da Costa Sequeira, Manuel Affonso de Espregueira e Joaquim Pires de Sousa Gomes, e dos engenheiros chefes da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> Repartição da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas, servindo o primeiro de presidente e o ultimo de secretario, formule as alludidas condições e indique quaes os typos de estradas em que possa, sem inconveniente, ser estabelecida a viação accelerada.

Paço, em 19 de setembro de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

## Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

### Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os efeitos do artigo 7.<sup>º</sup> do Regulamento do Estabelecimento e Exploração das Industrias Electricas, aprovado por decreto de 19 de julho de 1901, que estará patente na 2.<sup>a</sup> Divisão da 2.<sup>a</sup> Repartição da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, pelo prazo de quinze dias, a contar de 27 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia Carris de Ferro do Porto, para a transformação e construção de varias linhas para serem exploradas por tracção electrica.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto devem ser presentes na referida repartição.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 26 de setembro de 1902.—Pelo Engenheiro, Inspector Geral, Antonio José Albuquerque do Amaral e Cardoso.

## Ministerio dos Negocios do Reino

**Direcção Geral de Administração Politica e Civil**

### 2.<sup>a</sup> Repartição

Conformando-me com os pareceres do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 27 de fevereiro ultimo, e da Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda, de 22 de julho do corrente anno: hei por bem aprovar, nos termos do artigo 55.<sup>º</sup>, n.<sup>º</sup> 4.<sup>º</sup>, do Código Administrativo, a deliberação da Camara Municipal do concelho do Funchal, de 23 de fevereiro de 1901, acerca das condições do concurso que pretende abrir para a concessão do estabelecimento e exploração de caminhos de ferro americanos naquella cidade, com as clausulas, porém, de que se acrescentará ao artigo dos respectivos á execução das obras um paragrapho, prohibindo assentar carris em ruas de largura inferior a 5 metros, e que a face exterior das caixas dos carros, que tenham de mover-se nos mesmos carris, fique a menos de 1 metro das fachadas das casas, e o artigo 17.<sup>º</sup> será redigido assim:

«A camara obriga-se, enquanto durar a concessão, a subsidiar a empresa com quantia annual que o concessionario tiver estabelecido na sua proposta ou na licitação a que se refere a base 11.<sup>º</sup>».

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 2 de agosto de 1902.—REI—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro.

**Condições do concurso e bases da adjudicação, a que se refere o decreto de 2 de agosto de 1902**

### Condições do concurso

1.<sup>a</sup>—O prazo do concurso começa a correr da data da segunda publicação d'este anuncio no *Diário do Governo* e termina sessenta dias depois d'esta data, pelas doze horas do dia.

2.<sup>a</sup>—A licitação versará sobre o subsidio annual com que a Camara Municipal do Funchal se propõe auxiliar a empresa.

3.<sup>a</sup>—A adjudicação do estabelecimento do sistema de viação a que este annuncio se refere, será feita segundo as bases annexas a este annuncio, as quaes farão parte integrante do respectivo contracto.

4.<sup>a</sup>—A base de licitação será a quantia maxima de 800\$000 réis, com que a camara se propõe subsidiar annualmente a empresa, sob as condições estabelecidas nas respectivas bases.

5.<sup>a</sup>—Para ser admittido ao concurso cada licitante deverá apresentar:

1.<sup>a</sup> Certificado que prove ter o concorrente as habilitações necessarias para executar as obras que se tornarem necessarias para a construcção das diferentes linhas e estabelecimento do sistema de tracção mais apropriado, ou documento legal pelo qual se obrigue a apresentar para o substituir, engenheiro ou individuo que tenha as condições exigidas e que, como tal, seja reconhecido e aceite pela camara;

2.<sup>a</sup> Certificado de ter feito na Caixa Geral de Depositos, á ordem da Camara Municipal do Funchal, o deposito provisorio da quantia de 500\$000 réis em dinheiro ou o valor correspondente em titulos de divida publica portuguesa, pelo seu valor no mercado, segundo a cotação official na data em que se effectuar o deposito;

3.<sup>a</sup> Documento no qual se obriga a effectuar, no caso de ser preferida a sua proposta, um deposito definitivo de 2:000\$000 rs; no prazo de vinte dias, a contar da data em que lhe fôr comunicada a approvação da proposta, sendo incluida naquella verba a importancia do deposito provisorio.

§ 1.<sup>a</sup> Aos concorrentes a quem não fôr feita a adjudicação será passado e entregue o precatorio para o levantamento do seu deposito, logo que seja feita a adjudicação.

§ 2.<sup>a</sup> Ao adjudicatario só será entregue o deposito definitivo depois de estabelecidas as linhas a que se refere o artigo das bases do concurso, annexas a este annuncio.

§ 3.<sup>a</sup> O adjudicatario receberá nas epochas respectivas os juros que o seu deposito vencer, na conformidade das disposições legaes que regem esse assumpto.

4.<sup>a</sup> Certidão de nacionalidade, e, sendo estrangeiro, declaração de que se sujeita exclusivamente ás leis portuguezas em todas as questões relativas á concessão;

5.<sup>a</sup> Se o licitante representar alguma sociedade ou companhia documento autentico que mostre que esta sociedade ou companhia, existe legalmente no paiz a que pertencer, e que lhe conferiu poderes especiaes para a licitação;

6.<sup>a</sup> Se o licitante representar algum individuo, procuração bastante com poderes especiaes para aquele acto.

6.<sup>a</sup>—A entrega e abertura das propostas terá logar pelas onze horas do dia..., perante a Camara Municipal do Funchal, reunida em sessão extraordinaria.

7.<sup>a</sup>—As propostas do preço fechar-se-hão em subscripts separados, sem declaração alguma exterior, e serão escritas em portuguez, nos termos seguintes:

«O abaixo assignado obriga-se ao estabelecimento, nas ruas da cidade do Funchal, da viação em carris de ferro pelo sistema denominado «americano», em conformidade com as clausulas e condições a que se refere o annuncio datado de..., e a fazer a respectiva exploração, nos termos e pela forma estabelecida nas bases annexas ao referido annuncio, mediante o subsidio annual de... (por extenso), pago pelo municipio.

(Data e assignatura do concorrente, por extenso, devidamente reconhecida, declarando a sua profissão e domicilio).

8.<sup>a</sup>—A proposta a que se refere a condição antecedente, com os documentos de que trata a condição 5.<sup>a</sup>, será fechada num so brescripto, com a seguinte legenda:

«Proposta para o estabelecimento e exploração nas ruas da cidade do Funchal, da viação em carris de ferro pelo sistema denominado «americano», feita por... (nome do proponente).

9.<sup>a</sup>—Os documentos e propostas, a que se referem as condições 5.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup>, devem ser escritas em papel sellado, sem o que não serão aceitas.

10.<sup>a</sup>—Não se considerará valida qualquer proposta em que se requeiram ou proponham modificações no programma de concurso ou nas bases, a que se refere a condição 3.<sup>a</sup>; em que se propone um subsidio superior ao estipulado na condição 4.<sup>a</sup>, ou em que a importancia d'este subsidio não venha especificadamente determinado e tenha de deduzir-se por alguma referencia a qualquer outra proposta.

11.<sup>a</sup>—Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas, fixando igual subsidio, sendo este o menor subsidio fixado, proceder-se-ha á licitação verbal, segundo o artigo 25.<sup>a</sup> das instruções para arrematação e adjudicação de obras publicas de 18 de julho de 1887, não podendo a diferença entre cada um dos lances ser inferior a 10\$000 réis.

12.<sup>a</sup>—Preenchidas todas as formalidades prescriptas nas citadas instruções de 18 de julho de 1887, se lavrará termo especial da abertura das propostas e da licitação verbal se a houver, e su-

birá todo o processo ao Governo para resolver sobre a conveniencia da adjudicação.

13.<sup>a</sup>—Se o Governo resolver que se faça adjudicação, será oficialmente avisado o licitante preferido para elevar o deposito á quantia de 2:000\$000 réis, nos termos e no prazo estabelecidos no n.<sup>o</sup> 3.<sup>a</sup> da condição 5.<sup>a</sup> e para assignar o contracto no dia seguinte áquelle em que fizer o deposito definitivo.

14.<sup>a</sup>—O licitante preferido que não effectuar o deposito de 2:000\$000 réis, ou que não assignar o contracto na conformidade da condição antecedente, perderá o deposito provisorio, o qual reverterá a favor do municipio sem mais formalidades.

15.<sup>a</sup>—A camara reserva-se o direito de não fazer a adjudicação quando entender que ella é prejudicial aos interesses do municipio em vista das propostas apresentadas no concurso, não podendo sobre este facto haver reclamação dos proponentes, qualquer que seja o pretexto allegado.

(Continua)

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Vão ser reformadas as tarifas da linha de Cintura, sendo reduzidos os preços nas zonas de Lisboa a Benfica e Cabo Ruivo.

\*

Desde 1 de outubro o preço do supplemento a pagar pela viagem em salão nos expressos Lisboa Porto passa a ser reduzido a 1\$500 réis.

## THOMAR A PAYALVO

Como dissemos no ultimo numero foram a Thomar, no dia 16 um dos primitivos requerentes da linha ferrea d'esta cidade, e o engenheiro catalão a quem está submetido o projecto de installação da nova linha, para ser servida por tracção electrica.

Estudado sobre o terreno o projecto que foi formulado pelo fallecido José Bernardo de Figueiredo, chefe da secção de Via e Obras da Companhia Real, foi achado muito bem estudado, rendendo o engenheiro estrangeiro sincero elogio ao estudos technico portuguez.

Algumas pequenas modificações parece se poderão fazer, no sentido de tornar o traçado mais directo e reduzir-lhe a extensão que ficará em menos de 9 kilometros, talvez 8.

O sistema de tracção parece que não será o de fio aereo que, com quanto seja o mais corrente e o mais economico para a exploração, não parece o melhor adaptável a uma linha que não precisa ter os vehiculos em continuo movimento, bastando fazer tantos comboios quantos forem os da linha do Norte que parem em Payalvo, actualmente ou mesmo mais.

Propõe-se a casa catalã adoptar o sistema de accumuladores que, pelos aperfeiçoamentos ultimamente introduzidos nestes apparelhos, está dando os melhores resultados.

Tem este processo a vantagem de tornar os carros independentes da via, podendo circular livres como, por onde, e quando mais convém, visto que são automotores, ou em si proprios teem a força de tracção.

Assim, qualquer avaria que o transito publico cause na linha não afecta o movimento dos carros senão no ponto avariado e a reparação é muito mais facil porque não ha mais que estabelecer a linha como para uma locomotiva ordinaria de vapor.

Assim teremos que haverá em Thomar tremvias mais

modernos que em Lisboa sem os feiissimos fios aereos e o deselegante *trolley* ligando-se com elles.

Ao que apreciamos, o povo de Thomar está impaciente pela sua linha e sem predilecção declara que a quer e applaudirá a empresa que lh'a construir.

Podemos quasi garantir lhe — quanto a garantia de uma vontade tenaz pôde ser dada — que o grupo concessionario receberá esses aplausos, porque se trabalha com empenho pera formar a companh'a que deve fornecer os capitais.

No dia 18 foi por um dos socios sollicitado já no ministerio das obras publicas que seja lavrado o alvará, e o deposito de garantia está prompto, esperando só o despacho do sr. ministro para dar entrada nos cofres publicos.

Com uma certa surpresa soubemos tambem que o sr. general Piennar pediu uma audiencia ao sr. ministro das obras publicas, segundo se diz para insistir pelo seu pedido de concessão d'esta linha.

Francamente não percebemos muito bem como, depois de saber a situação isto é, que ella está pedida ha muito por tres portuguezes, que os estudos estão feitos e aprovados pelo conselho superior d'obras publicas, depois de o terem sido pelo director do respectivo distrito, dada a desistencia de opção por parte da compagnia real, appoiado e informado favoravelmente o projecto pelo sr. engenheiro director da fiscalização por parte do governo junto da referida companhia — não percebemos como qualquer pessoa possa insistir porque lhe seja dado o que se não de facto consumado pelo menos de direito e justiça, já a outrem pertence.

A resposta do digno ministro foi, como não podia deixar de ser, a mais correcta, declarando ao novo requerente, segundo nos consta, que antes de despachar o seu requerimento consultaria os primitivos requerentes, e só depois da desistencia d'estes outro pedido poderia ser attendido.

Chama se a isto fazer justiça direita e clara.

Ora podemos adeantar, desde já, que os primitivos requerentes não desistem e hoje mais do que nunca teem elementos para construir e explorar a linha, faltando só o despacho ministerial para se dar começo a trabalhos de mais decisivo resultado.

A constituição da empresa, com capital ou parte estrangeira é facto seguro, mas, quem sempre tem insistido pela nacionalização da linha, ainda não perdeu a esperança de a fazer toda com capitalistas portuguezes, e sorri-lhe essa esperança tanto mais quanto novos elementos se teem agremiado, (inesperadamente por vezes) para esse fim.

Contamos que os leitores ainda no corrente terão noticias mais decisivas.

## TRÂS-BORDOS NO TEJO

Tem sido sempre nosso proposito fazer aqui o registo de tudo quanto representa um melhoramento para a nossa primeira cidade. Este registo corresponde, num bem entendido principio de justiça, a ess'outro que tambem mantemos, quanto possível, em dia: o registo de tudo quanto, em Lisboa, exige prompta melhoria.

Hoje, temos a noticiar a pratica de uma louvável iniciativa, que se refere ao desembarque dos passageiros de todos os grandes vapores que, passando pelo nosso porto, apenas aqui se demoram algumas horas, sem que, até agora, fosse possivel proporcionar aos seus passageiros a facilidade e commodidade de desembar-

que, que lhes permittisse o virem a terra e em terra se demorarem as horas que o vapor estivesse no Tejo.

Finalmente, ao cabo de muita lucta que houve de ser travada com interesses que não tinham a justiça pelo seu lado, se conseguiu estabelecer um serviço de transportes, por meio de barcos a vapor, que permitta o desembarque d'aqueles passageiros, mediante o pagamento de uma quantia diminuta, perfeitamente aceitável ainda por aquelles que menos abastados aqui chegam. Esses barcos vão buscar os passageiros a bordo dos grandes vapores, que com tanta frequencia, fazem escala pelo nosso porto, trazem-os para terra, aqui os deixam aproveitar todo o tempo de demora que haja, visitando a cidade, admirando o muito que nella ha para admirar, fazendo as suas compras, estabelecendo e desenvolvendo, enfim, uma corrente de sympathia que ainda se não fez a nosso favor, por parte dos viajantes que tanto a meudo nos passam pela porta. A hora prévia mente fixada, e em local indicado, os passageiros tornarão a encontrar o mesmo barco que de novo os transportará para bordo do seu vapor — sem mais discussões de preço, nem mais imposição de absurdas clausulas, que até agora tanto os afastava do desejo de uma visita de algumas horas á cidade de Lisboa.

A esta lauvavel iniciativa corresponderam intelligente e entusiasticamente os srs. capitão do porto e director da alfandega, para quem todos os elogios são poucos em tão boa resolução.

## NOTAS DE VIAGEM

### II

#### Bienne e Berne

Bienne é uma cidadesinha graciosa, onde se passa bem um dia.

Além das suas ruas espaçosas e jardins bem ensombrados, tem as notaveis gargantas do Taubenloch, onde a Suse se precipita enfurecida formando cascatas espetaculares.

Basta ir só até debaixo da ponte do caminho de ferro; o resto do percurso é longo demais para passeio.

Tambem se pôde ver a garganta e toda a parte do valle da Suse tomando-se o ascensor d'Evilard e descendo então até Bienne, mas aconselho de preferencia vêr a parte a que acima me refiro e voltar pelo mesmo caminho.

Depois, uma subida no ascensor de Macolin é muito interessante.

E' este um dos mais longos ascensores de cabo (funiculares) que existem na Suissa, tendo a diferença de nível de 900 metros.

Lá do alto disfruta-se um maravilhoso panorama, alcançando-se vêr a grande cadeia do Jura, onde a linha é construida, e na nossa frente, um pouco á esquerda a Jungfrau com as suas enormes geleiras e á direita muito ao longe, o Monte Branco com as suas agulhas de 4800 metros.

Em meio d'este vastissimo horizonte os lagos de Bienne, de Neuchatel, o Aar que, vindo de Berne, serpenteia em direcção a Solothurn, fugindo a lançar-se no lago da Bienne porque farto de formar lagos para navegação de vapores está elle, tendo já constituído, com as suas aguas os de Brienz e Thun.

Para ir ao Taubenloch toma-se o tremvia por 20 centimos e paga-se ali 10 centimos apenas de entrada. Para o ascensor do Macolin (ou Magglingen, em allemão) não

ha mais que tomar a pé, á esquerda da estação a avenida Pasquart.

No lago tambem se fazem deliciosos passeios quer nos seus vaporsinhos quer em barcos, que se alugam baratos para os arredores.

Bienne tem muitas outras curiosidades, e além d'isso torna-se interessante por marcar o ponto fronteiriço dos idiomas francez e allemão que todos os habitantes falam promiscuamente.

De Biennne a Berne a linha ferrea não tem interesse especial, comquanto seja sempre ladeada por bellos horisontes, como todas as da Suissa.

A obra d'arte mais importante é a ponte sobre o Aar e a cidade de mais valor que atravessamos é a de Liss, onde entroncam outras linhas para o norte e para o sul.

Ao approximarmo-nos da capital suissa a linha inflete para a direita, passando entre os antigos bairros chamados a Lorena e Breiterrain, e atravessando o Aar sobre um viaducto de 180 metros á altura de 47 sobre o rio.

O viajante verá á esquerda o bello panorama das duas margens, ligadas pela grande ponte de Kornhaus que já lhes direi que é a mais imponente e a mais moderna da cidade, tendo 355 metros de extensão, 13 de largura e 117 d'abertura do grande arco central cujos extremos assentam na base dos dois pilares de granito de 48 metros d'altura.

Chegamos então á estação central, que fica no coração da cidade, e não obstante não é estação de topo, mas servida pelos comboios em sentido transversal.

O edificio fica no sentido enviezado á linha, e é bastante vasto para o enorme movimento de passageiros que comporta.

No vestibulo, que é atravessado pelo publico em diferentes sentidos, sempre aberto como via publica, ficam as bilheteiras e despachos de bagagens e mercadorias; numa das dependencias o escriptorio d'informações; em edificio annexo o correio e telegrapho.

Já aqui, [uma das primeiras viagens descritas, falei de Berne (n.º 54 d'esta *Gazeta* de 16 de março de 1890) e só tratarei agora, especialmente, das novidades que vim encontrar na pequenina e sympathica capital.

Uma d'estas novidades é a grandiosa ponte a que acima me referi, concluida em 1898, e que custou dois e meio milhões de francos ou uns 450 contos, o que nos parece baratissimo.

Vê-se que a construcção de pontes na Suissa se faz por preços muito mais rasoaveis, porque tambem a de Kirchenfeld, na mesma cidade, que tem 37 metros de altura, 229 de comprimento, com dois arcos de 87 metros de luz e 13 metros de largura custou metade d'aquelle preço.

Outra, é o sumptuoso palacio federal onde se realizou o congresso da imprensa e onde funciona o parlamento desde o anno passado, em que teve logar a inauguração.

D'elle damos hoje a gravura para melhor se apreciar aquella elegante e imponente construcção, que comprehende um pavilhão oeste, construido de 1852 a 1857 no estylo florentino, o pavilhão leste (construido de 1888 a 1892) no mesmo estylo, e um corpo central, formando uma grande cupu'a, que foi concluido em 1901, ligando aquelles dois edificios.

Neste conjunto de palacios estão installados os ministerios, conselho nacional, conselho dos estados.

Outra novidade (que por toda a parte se encontra) é o serviço dos carros electricos, que são, como os de Lisboa, por conductor aereo e só divergem dos nossos

em ser muito mais baratos os seus preços de transporte.

Ainda outra novidade, porque foi inaugurada em 1899, é o ascensor funicular electrico do Gurten, que em 10 minutos nos leva (por 1,50 fr. ida e volta) ao cimo da montanha, a 861 metros, d'onde se gosam explendidos panoramas, quer se veja a oeste, onde frontamos com a cadeia do Jura, numa extensão de 320 kil., e toda a planicie, desde a extremidade do lago de Neuchatel até Soleure, quer voltando a leste, alcançando a vista toda a cadeia dos Alpes, o Ementhal e uma parte da planicie de Berne, tendo por fundo a Jungfrau e os diferentes pincaros do Oberland.

No cume da bella montanha acha-se installado ha pouco mais de um anno um grandioso hotel no estylo suíso, contendo luxuosas salas, galerias e aposentos, em que, como é uso na Suissa, todo o conforto moderno se reune ao aprimorado gosto e quasi sempre ao luxo mais imponente. Os jardins que lhe pertencem medem 180 mil metros quadrados, e as florestas que o rodeiam teem cerca de 150 hectares.

No pavilhão annexo ao hotel pôdem jantar á vontade mil pessoas. Mais de 600 tomaram parte na refeição que lá se deu por occasião do congresso.

## Melhoramentos de Lisboa

### VII

#### Indicações de ruas

Sempre com o fim de promover o que o titulo d'esta série d'artigos indica e que constitue uma necessidade da nossa capital, e o unico meio de atrahirmos visitantes, vamos lembrar á camara que nos dirige mais alguns dos pequenos alvitres cuja execução pôde constituir motivo de agrado para quem vem de fóra.

E' sabido de quantos viajam a dificuldade que, para os que não conhecem uma cidade, representa a falta de meios de se orientarem nella, de facilmente buscar o caminho a seguir para o ponto a que se dirigem.

Tão grande é, por vezes, essa dificuldade que o viajante desanima se e desgosta-se, nas cidades, como Paris, Londres, Nova-York e outros grandes centros.

E note-se que mais se affirma esta preposição pela contra-prova, isto é; o estrangeiro começa melhor a apreciar as bellezas d'uma cidade á proporção que a conhece no enredado das suas ruas; quando não tem dificuldade de se transportar ou fazer transportar por ellas, quando, achando-se num ponto, já se não afflige de se dirigir a outro, porque sabe o caminho, porque conhece a distancia e a orientação em que vae.

Para obviar a isso ha lá fóra muitos meios que não existem em Lisboa e que para a nossa capital ainda são mais necessarios do que noutras.

Um d'esses meios é independente das camaras e pertence á industria particular pôlo em pratica. São os mappas e guias da cidade, bellamente impressos, bem traçados, claros, vendidos por baixos preços por toda a parte e distribuidos de graça em muitas. Já aqui nos referimos, nos artigos *Notas de Viagem*, aos que se distribuem nas cidades allemas, e aqui temos presente centenares de publicações semelhantes que as cidades e villas suissas atiram a montões por toda a Europa e America com o fim de atrahir visitantes estrangeiros.

Outra facilidade que não temos aqui é a commodidade e barateza dos trens de praça; serviço que, já o

dissémos aqui no artigo II, precisa melhorado e regulamentado.

Em qualquer ponto d'essas grandes cidades, o viajante que perdeu o tino, desorientado pelo dedalo de ruas em que se embrenhou, tem sempre um trem que o leva por preço razoável ao ponto que deseja.

Aqui terá que regatear com o cocheiro, ou que se sujeitar á exorbitante quantia que elle lhe exigirá.

Ainda outra facilidade ha em Londres, e é que os policias teem consigo um guia da cidade pelo qual dão resposta a qualquer pergunta com uma precisão admirável.

Para exemplo citaremos um caso que nos sucedeu e que dá bem a medida da completa ilustração d'estes agentes.

Querendo visitar um amigo que residia no extremo de Londres, oposto áquelles em que nos achavamos, perguntámos a um polícia se teríamos omnibus para esse ponto. O agente consultou o seu guia e respondeu:

—Não ha carro algum para onde quer ir. O que tem a fazer é tomar o metropolitano para a estação tal, ahí, saída a porta e andando em frente uns cem passos, acha-se um largo em que estacionam tres temvias : um verde, um azul e o terceiro amarelo Tome este que segue pela rua á direita; nessa rua conte os cruzamentos com outras; apeie-se na terceira que atravessa, que é a que procura, e como o numero da casa que me indica é alto, deve dirigir se para a esquerda.

Seguimos á risca o itinerario e verificámos a sua perfeita exactidão.

Para comparar notaremos que, dias depois, em Madrid, perguntámos tambem a um polícia onde era a calle Concepción Gerónima. O pobre homem abriu muito os olhos e respondeu :

—Hombre! yo soy nuevo en este puesto y... esa calle... no sé en donde és! (Vae mesmo em hespanhol para ter mais sabor).

Agradecemos e levantámos os olhos para o distico da rua... Estavamos justamente naquella que procuravamos!

#### Cosas de España.

E' de letreiros de ruas que temos hoje que ocuparnos.

A falta de indicações dos nomes das vias publicas é um grande embaraço para quem não conhece uma cidade.

O grande marquez de Pombal, com o seu espirito avançado de seculos, previu isso e, ao reconstruir Lisboa, poz, nas ruas da baixa, em todos os cunhaes, o titulo da rua, o numero ordinal da divisão e o lado. Ainda nalgumas esquinas se vê hoje, por exemplo: *Rua Augusta, 3.ª divisão do lado oriental.*

Esses letreiros, pouco visiveis é verdade, foram desapparecendo, e raros outros os substituiram, e em certas ruas apenas ha estas indicações no principio e no fim, o que é pouquissimo.

De noite nem sempre esses raros letreiros teem proximo um candieiro que os illumine.

A Companhia Carris utilizou os candieiros substituindo por completo dois vidros por outros vermelhos, como signal de paragem. Lembramos á camara, não a substituição por vidro completo de côr, mas uma pequena faixa superior, como temos visto em muitas cidades, a qual podia ser em vidro verde com o nome da rua. Isto em todos os cruzamentos seria de grande conveniencia.

Em Leipzig vae-se mais longe: o letreiro da rua é acompanhado da indicação dos numeros das portas que

constituem o grupo de edifícios até o seguinte cruzamento.

Assim mais facilmente se encontra a porta que se quer.

Quando tivermos illuminação electrica com fartura, o que, estamos a vêr, só succederá quando os bisnetos do sr. conde d'Avila, actual presidente do municipio, forem já uns respeitaveis anciães, será occasião de illuminar os letreiros interiormente, como acaba de fazer, á sua custa, o novo estabelecimento de vinhos Sanguiñhal na rua do Alecrim. Até lá contentar-nos-hiamos com os disticos nos candieiros.

## Caminho de ferro de Benguela

Os jornaes estrangeiros, referindo-se ao concurso para a construcção do caminho de ferro de Benguela, e cujo prazo termina no dia 6 de outubro proximo, atribuem-lhe uma grande importancia, e estimulam os capitais para que entrem na combinação financeira necessaria a esse emprehendimento.

Fazem notar que a empresa que tomar a primeira secção das obras fica, *ipso facto*, com uma posição privilegiada para tomar as empreitadas subsequentes, por isso mesmo que já terá por si as installações de serviço, deposito de materiaes, conhecimento de pessoal, etc. Quem ficar com a primeira empreitada ficará com as outras, porque terá, só por favor da propria posição, vantagens decisivas sobre quaesquer outros correntes. Por isso mesmo o concurso á primeira empreitada é altamente convidativo, tanto pelas vantagens que em si oferece, como ainda pelas vantagens certas nas futuras adjudicações. E não será sómente para a construcção da linha, mas também para a sua exploração e para o movimento parallelo d'ella resultante, que esta supremacia de posição se assegura.

Afinal, depois de se terem perdido tres annos em formalismos, para se não fazer o caminho de ferro de Benguela, em vez de assegurarmos por esse meio o nosso dominio no planalto, vamos servir mais uma vez os interesses estranhos em detrimento dos nossos. Os jornaes estrangeiros ligam uma importancia muito grande ao negocio d'este caminho de ferro, para que nós não tenhamos de expiar o erro commettido.

## Apedrejadores de comboios

Ainda no nosso ultimo numero registravamos aqui factos que deviam ter chamado promptamente a attenção dos poderes superiores, por se tratar de verdadeiros attentados contra a segurança e o bem estar dos cidadãos que viajam nas linhas ferreas portuguezas. Hoje, ha um novo attentado a mencionar, mas este de uma gravidade que não admite já o tom um pouco facetado com que de outras vezes tinhamos procurado metter em brios as auctoridades negligentes.

O caso de hoje é muito sério, para que não usemos de termos bem energicos reclamando para elle, e para aquelles que vão tornar-se, por certo, sua consequencia, todo o rigor da lei e todo o rigor dos exuctores da lei.

O comboio rapido que parte de Lisboa para o Porto ás 4 e meia da tarde, foi atacado á pedrada e a tiro entre as estações de Albergaria e Caxarias.

As vidraças da grande carruagem dos Wagons-Lits ficaram em estilhaços. Não houve victimas, porque nesse momento a carruagem não levava passageiros. Pouco

antes porém, tinham ali estado alguns cavalheiros, e entre elles o sr. Bispo do Porto.

O governo, com os seus subordinados, está cometendo um crime de lesa humanidade. Implicitamente, e em presença do que vimos presenceando, o governo torna-se solidario na responsabilidade criminal de verdadeiras tentativas de assassinio. Por este andar, dentro de pouco haverá passageiros de comboios portugueses atravessados por balas, e a accusação pesa tremenda e irrefragável, sobre a cabeça dos homens do governo, dos homens da polícia e dos homens da justiça.

## PARTÉ FINANCIERA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Através da Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás 12 horas do dia, na casa da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49 — Porto, 26 de setembro de 1902. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África — O presidente do conselho de administração, *Carlos Lopes*.

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Em harmonia com o disposto nos art. 12.º e 14.º dos estatutos, se annuncia que no sorteio realizado hoje, sahiram sorteados os n.ºs 2.601 a 2.605, 17.666 a 17.670, 18.441 a 18.445, 21.706 a 21.710 e 26.626 a 26.630.

O pagamento das obrigações sorteadas e a dos juros, na importancia de 750 réis por coupon, começará no dia 1 de outubro, das 11 ás 2 horas da tarde, em Lisboa, na séde da Companhia, Rua Nova do Carvalho, 71, 2.º e na Agencia no Porto, Rua da Picaria, 49. — Lisboa, 25 de setembro de 1902. O director de serviço *M. M. d'Oliveira Bello*.

#### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1902.

Sempre foi costume nosso, pelo facto de já estarmos de longa data habituados a governos calamitosos, — o derivarmos sobre o Estado a causa dos males que, de quando em quando, visitam e affligem a economia nacional. E todavia, sem invocarmos d'esta vez o estafado argumento de que os povos tem os governos que merecem, concordemos, em consciencia, que, de grande parte d'esses males, somos nós, povo, os unicos culpados e os exclusivos responsaveis.

O facto de que hoje nos ocupamos é mais uma prova excelente d'esta asserção. Ainda ha pouco tempo, uns trez ou quatro mezes, nos informavam as estações competentes de que já produziamos o trigo necessário para o nosso consumo interno.

Isto, todos o sabem, equivaleria a cerca de quatro mil contos annuaes em ouro, que deixavamos de pagar ao estrangeiro, o que, nas circumstancias presentes da nossa balança commercial seria um beneficio da maxima transcendencia para nós todos. Pois muito bem; não obstante esta venturosa affirmatiya, que, pela sua origem nos deve merecer toda a fé, vemos ter sido concedida á Manutenção militar, dependencia do estado, a importação de tres milhões e quinhentos mil kilogrammas de trigo exótico, por isso que os lavradores nacionaes lhe não quizeram fornecer aquelle cereal aos preços officiaes, isto é, aos da tabella em vigor.

Por outro lado os moageiros começam a pedir ao estado a liberdade da importação, clamando, ao mesmo tempo, contra o preço exorbitante do trigo molle indígena, preço a que as fabricas se não pôdem sujeitar sem a perspectiva ou da sua ruina ou da paragem indefinida da sua laboração.

Ora dá-se que ao mesmo tempo que estas reclamações, ou melhor diríamos estas ameaças são feitas, publica o jornal oficial do governo uma nota do trigo e da farinha existentes nas fabricas de moagem de Lisboa, e nas padarias, sendo para trigo 15.847.589 kilogrammas; e para farinha 4.036.575 kilogrammas, concluindo, depois do exame d'estes numeros, que o mercado está regularmente abastecido tanto de farinha como de trigo.

Quem terá razão? o lavrador que procura a todo o transe valorizar o seu genero sem se querer prender com tabellas ou manifestos, ou o moageiro que lhe vai subrepticiamente comprar o trigo a preço superior ao da taxa, reduzindo, por esta forma o mais que pôde, a importancia dos manifestos do genero no mercado central e cohonestando assim a importação que anceia?

Quem terá razão nesta questão de conveniencias ora conjugadas, ora divididas em que a paixão do lucro maior sobreleva a tudo e a todas as considerações?

Ao governo, a cuja guarda estão, ou pelo menos, manda a regra deverem estar os interesses do consumidor, ordinariamente o bode expiatorio nestes embates; ao governo que, para proteger por um lado a agricultura, e por outro um ramo importantissimo de industria nacional, se fez arbitro d'esta questão, instituindo tabellas e accordos onde os benefícios ficavam já respectiva e amplamente estatuidos; ao governo cumple, na sua posição sobranceira e especial; resolver este incidente e resolvê-lo por fórmula a que, sendo verdade produzir já o paiz o pão necessário para o seu consumo, não venham influencias, por mais poderosas que sejam, na finança e na politica, sacrificar, está vez ainda, os interesses geraes e sagrados da nação.

Quanto menos dependermos do estrangeiro melhor para nós e nas circumstancias presentes quanto mais ouro pouparmos mais sólido cimentaremos o edificio da nossa alforria económica e social .. \*

Ameudam-se as queixas contra a grande profusão de dinheiro falso, especialmente de bronze e de nickel, que por ahi circula, sendo curiosa, como registava ha dias um jornal da manhã, a passividade a que chegamos, recebendo indistinctamente, e sem exame, todos os trocos que nos mettam na mão.

Que seja bronze ou que seja cobre, é coisa com que ninguem se prende já. O facto é que não ha, que saibamos, paiz algum do mundo onde, como no nosso, a moeda de trocos tenha sido tão vasta e impunemente falsificada.

Reconhecendo esta calamidade e esta vergonha em bem elaborado relatorio, o actual titular da pasta da fazenda estudou um convenientissimo e opportuno projecto de lei, reformando, por completo, o nosso sistema vigente de moeda divisionaria. Este projecto de lei, cuja viabilidade era urgentissima e manifesta aos olhos de todos, foi apresentado no parlamento nos ultimos dias da precedente sessão legislativa, e lá ficou naquellle vasto limbo de papelada, quando teria sido tão facil ao sr. ministro fazel-o urgentemente discutir e aprovar como uma medida de inquestionável beneficio publico, que o era sem contestação alguma. Mas quiz-se s. ex.ª forrar a esse trabalho, e o resultado é o que se vê: — a falsificação campeando infrene e medrada, e nós a nivelarmos para o mesmo efecto de compra e venda, o dinheiro da casa da moeda com o dinheiro da casa dos malandros.

#### Movimento bolsista da quinzena :

*Valores do estado.* — O mercado de inscrições esteve firme, ascendendo as cotações de 38,50 e 38,60 em 16, para assentamento e coupon, a 38,90 e 39,00 em 27, respectivamente. As obrigações tiveram um movimento muito diminuto, sustentando todavia os preços, que ficam: para 4 % 88, 21.700; para 4 1/2 % 88 56.800 e para 4 0 % 90, 49.600.

*Acções de bancos e companhias.* — As acções do Banco de Portugal tiveram, d'esta vez, um mercado bastante animado, firmando-se os preços a 149.500. As do Banco Commercial tiveram falta de vendedores, mantendo-se a cotação de 137.000. Outro tanto diremos das do Lisboa & Açores, que foram cotadas em 25 a 124.500. Do Banco Ultramarino, venderam-se, em 24, a 116.500.

As acções dos Tabacos oscillaram, com pequeno movimento, entre 136.400 e 136.500. O mesmo diremos das dos Phosphoros que ficam a 79.200.

*Obrigações do Credito Predial.* — Pôde dizer-se que foi nullo ou quasi, o mercado d'este papel. As cotações ficam: prediaes 6 0 % 93.700, 5 0 % 92.400, 4 1/2 % 90.500.

Municipaes e districtaes 6 0 %, 97.000.

*Obrigações da Companhia Real.* — As do 2.º grau tiveram algum movimento e alta de preços, passando de 32.850 em 16, para 33.800 em 26.

*Empresas africanas.* — Em acções da Companhia de Moçambique as operações foram muito restrictas, sendo cotadas em 27 a 9.450. As da Zambezia foram mais procuradas mas a cotação baixou de 5 000 em 24 para 4.800 em 27. As obrigações «Atravez Africa» mantiveram-se quasi sem movimento, a 92.800

L. R.

#### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v .	42 3/8	42 5/16	Desconto no Banco
» cheque.	42	41 7/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	676	677	No mercado.....
» cheque....	680	682	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	276	278	res.....
» cheque....	281	282	Cambio do Brazil..
Francfort 90 d/v ..	276 1/2	278 1/2	Premio da libra...
» cheque..	281 1/2	282 1/2	e
Madrid cheque ...	840	860	1 \$ 180

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30
Lisboa: Inscrições de assent.	38,60	38,45	38,50	38,60	38,60	38,60	-	38,75	38,90	38,90	38,90	39	39,10
" coupon	38,75	-	40	38,70	38,70	38,70	-	39,09	39	39	39	39,10	39,15
Obrig. 4% 1888.....	-	-	-	-	21.700	21.700	-	-	-	-	-	-	21.800
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	49.500	49.600	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	-	49.500	-	-	-	-	-	-	-	-	49.500	-	-
" 4 1/2 % assent.....	56.800	56.800	56.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	-	-	56.700	-	56.700	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	118.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	-	149.500	149.400	149.300	149.300	149.400	149.400	149.400	149.500	-	-	149.500	149.500
" " Commercial....	-	-	-	137.000	-	-	-	137.000	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	116.800	-	-	-	-	-	-	116.500	-	-	-	-	117.000
" " Lisboa & Açores..	-	-	124.500	-	-	-	-	-	124.500	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	136.100	136.000	136.500	136.500	-	136.500	136.400	136.500	136.400	-	-	136.000
" Comp. Phosphoros..	-	79.100	-	79.200	-	79.400	79.400	79.400	79.200	-	79.200	-	79.200
" " Real....	-	-	21.000	-	-	-	-	-	21.500	22.200	22.200	22.200	22.000
Obrig. prediaes 6% .....	-	-	-	-	93.700	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 5% .....	-	92.600	92.750	-	-	-	-	-	-	92.600	-	92.500	-
" Comp. Phosphoros..	-	92.300	-	92.300	92.300	-	-	-	-	92.300	92.300	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	81.000	-	-	-	-	-	80.800	-	-	-	-	-	81.000
" " 3% 2.º grau	32.850	32.800	-	32.750	-	-	33.050	-	-	33.700	-	-	32.900
" C. Nacional .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Atravez Africa .....	-	-	-	-	-	-	-	92.000	-	-	-	92.800	92.500
Paris: 3% portuguez.....	31,25	31,15	31,10	30,85	30,90	30,92	31,10	31,10	31,40	31,30	31,35	31,10	-
Acções Companhia Real...	-	90	92	90	90	92	91	90,50	98	100	99	98,50	-
" Madrid Caceres....	33	33	-	-	32	-	32	-	32	-	-	-	-
" Norte de Hespanha..	205	198,50	198	199	205	210	206	204	206	202	-	-	-
" Madrid Zaragoza... .	320	315	315	316	322	328	324	322	325	323	-	-	-
" Andaluzes.....	202	197	197	194	205	209	206	203	202	205	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	355	356	357	355	355	355	355	353	354	353,50	355	355	-
" " " 2.º grau	143	146	142	143,50	143,50	144,50	142,50	143,50	145	148	147,50	148,75	-
" C. Beira Alta.....	89	89	88	89,75	89	89	88	88,75	89	89	-	-	-
" Madrid Caceres. . .	100	100	100	100	-	99,25	-	100	-	100	100	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)..	341	338	340	340,50	341	342,75	343	341	343	342,50	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	30,87	30,87	30,75	30,87	-	30,62	30,75	30,75	30,87	31	31	31	-
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	-
Amsterdam: Atravez Africa...	81,50	81,50	82,56	82,56	82,56	82,37	82,37	82	82	82	81,75	81,75	-
Bruxellas: Atravez Africa....	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1902	1901
COMPANHIA REAL	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida...	3 9 Set. 10 16	693	111.076.000	160.282	693	109.180.764	157.548	2.931.447.000	2.855.377.980
Nova rede garantida.....	17 23	"	109.586.000	158.132	"	109.180.764	157.548	3.041.033.000	2.964.558.744
Sul e Sueste.....	3 9	380	17.967.000	47.281	380	16.252.236	42.769	404.517.000	402.259.020
Minho e Douro.....	20 26	"	17.192.000	45.242	"	16.252.236	42.769	421.709.000	418.511.256
Beira Alta.....	-	253	-	-	253	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	16 22 Ag. 23 29	105	1.560.441	14.861	105	1.382.928	13.170	45.546.626	42.306.861
Guimarães .....	-	34	-	-	34	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	16 31 Jul.	64	6.184.806	91.637	64	5.665.396	88.521	67.873.618	59.695.638
Norte de Hespanha ..	2 8	"	2.433.564	665	"	2.262.496	618	69.551.396	66.544.745
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	9 15	"	2.518.721	688	"	2.511.319	686	74.503.682	71.455.085
Andaluzes.....	20 26 Ag.	1067	439.582	411.1067	374.351	350	14.010.494	12.361.314	1.649.180
Madrid — Caceres....	3 9	"	448.863	420	"	403.728	378	15.008.421	13.258.900
Zafra a Huelva.....	3 9 Set. 10 16	429	101.224	235	429	88.861	207	3.066.025	2.895.407

## AUTOMOBILISMO

Segundo o *Anuario de ferrocarriles* havia em Espanha, em janeiro do corrente anno, as seguintes carreiras regulares de diligencias servidas por vehiculos automoveis:

Corunha a Santiago — Corunha a Betanzos, Ortigueira e Vivero — Lugo e Curtis — Lugo a Mondoñedo e Ribadeo — Oviedo a Luarca e Cudillero — Avilés a Gijón por Candás — Palanquinos (León) a Valencia de Don Juan — Pamplona a Estrella — Pamplona a Sangüesa — Pamplona a Baztán — Elizondo a Irun — Zumaya a Zarauz — Salinas a Málzaga — Logroño a Soria e Burgo de Osma — Cameros a Calahorra e Castejón — Santoña a Gama — Segovia a Valladolid — Santa Maria de Nieva a Olmedo — Salamanca a Peñaranda — A'vila a Sanchidrián — Valladolid a Puebla de Sanabria por Rioseco e Benavente — Valladolid a Zamora por Simancas e Toro — Valladolid a Fuentesaúco — Segovia a La Granja — Lérida a Balaguer e Pons — Tarragona a Reus — Tarragona a Valls — Ripoll a Puigcerdá — Alicante a Alcoy por Villena — Murcia a Cartagena — Granada a Motril — Sevilha a Aracena e Villamanrique — Sevilha a Carmona e Utrera — Malaga a Nerja por Vélez Malaga — Malaga a Estepona por Marbella.

Nada menos de 35 carreiras, partindo de 26 cidades. E' já bem importante e não suppunhamos que houvesse já tantas.

Quando começa no nosso paiz o mesmo sistema?

Leiria á Batalha, Coimbra á Louzã, Regoa a Lamego, Braga a Guimarães, Cintra a Cascaes, Mertola a Beja, Evora a Reguengos e tantos outros percursos estão naturalmente indicados.

## Do Cabo ao Cairo

Num relatorio dirigido ao governo dos Estados Unidos pelo consulado americano em Beyrouth, encontramos as seguintes curiosas informaçoes sobre a grande arteria africana sonhada por Cecil Rhodes.

O ultimo relatorio annual dos directores da Companhia Britannica Sul-Africana affirma que um comboio de luxo não tardará a ser organizado entre o Cabo e Bulowayo, o que representa um percurso de 2.500 kilometros.

Na Rhodesia, a construcção prosegue rapidamente, se bem que a guerra tenha consideravelmente entravado o transporte do material proveniente do sul. Entretanto, a linha ferrea Beira-Salisbury prolongou se até encontrar a arteria principal em Bulowayo. A descoberta dos jazigos carboniferos de Wankie levou os constructores da linha Bulowayo-Salisbury a desviarem-se para oeste. Esta linha atravessará o Zambeze, perto das quedas de Victoria, devendo chegar a esse termo no outono de 1903.

E' sabido que pela convenção de 14 de abril ultimo, assignada em Bruxellas, o caminho atravez da Africa allemã é posto de parte para se ir passar pelo Estado livre do Congo. Assim, as linhas a construir para se estabelecer a ligação entre a secção do Cabo ao Cairo e a rede egypcia, são as seguintes: de Bulowayo ás quedas Victoria, 480 kilometros; d'ahi ao lago Kasali, 1.125 kilometros; de Stanley Falls, no alto Congo, será construido um caminho de ferro que vá até Mahagi.

E' ainda muito possivel que, se o governo allemão

construir a sua linha de Dar-es Salaam, capital das suas possessões africanas, o primitivo projecto de Cecil Rhodes venha a realizar-se. Os dois grandes caminhos poderiam muito bem coexistir, e correspondendo a necessidades muito distintas.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Ambaca.** — Tem se propalado na imprensa que o governo não encontrou a mais leve dificuldade relativa ao caminho de ferro de Ambaca, e portanto com o trust a que o mesmo caminho de ferro se acha ligado. Limitamo-nos apenas a registar o desmentido, sem dizer o que d'elle pensamos.

**Zambeze.** — Informação que se pode reputar segura diz que ja se acha subscripto o capital necessário para a construcção de um caminho de ferro de via estreita entre as duas porções do Zambeze separadas pelos rápidos de Quebrabraças. O respectivo projecto está pendente agora, e apenas, da approvação do governo portuguez.

**Lourenço Marques.** — Assignala se o progressivo desenvolvimento do trafego commercial em Lourenço Marques, e d'isso nos dão noticia as ultimas correspondencias d'ali recebidas. Os efeitos da guerra sul-africana, que tanto tinham feito sentir-se no movimento do caminho de ferro diminuem rapidamente. Nos primeiros sete meses do corrente anno os rendimentos aduaneiros elevaram-se a mais de 457 contos de réis.

**Pias a Moura.** — Ainda não é no dia 3 que se inaugura esta linha, devendo sel o em breves dias.

**Sul e Sueste.** — O conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, recebeu um telegramma de Londres, comunicando que deram os melhores resultados as experiencias do novo rebocador *Tavares Trigueiros*, destinado ao serviço fluvial de Lisboa ao Barreiro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Entrou em via de realização o caminho de ferro de Chinchilla a Vadollano, de grande importancia para o paiz e, sobretudo, para a zona que atravessa, zona riquissima de minérios, azeite, gados, cereaes, etc. O trafego de passageiros será também importante, passando a linha por 112 povoações que, reunidas, representam 546.758 habitantes.

As despesas de construção estão orçadas em 15.000.000 pesetas.

Proseguem com muita actividade os trabalhos de construcção do caminho de ferro Vasco-Asturiano. Trabalha-se até de noite, com iluminação electrica, ganhando os operarios dobrado salário.

A nova linha é construída com a mesma solidez da linha de Bilbao a Santander.

A inauguração será feita por todo o anno que vem.

\*  
Foi concedida a construcção de um caminho de ferro de via estreita para transporte de mineiros, entre a mina Caridad, Aznalcollar, e as margens do Gualdaquivir.

\*  
Segundo o *Annuario dos Caminhos de ferro*, circularam nas linhas hespanholas durante o anno de 1901, 33.386.258 passageiros, ou seja 2.552 por kilometro em exploração, com um movimento diario de 91.469 passageiros.

O transporte de mercadorias foi de 18.798.440 toneladas.

As receitas totaes que em 1900 tinham sido de 261.372.689 pesetas subiram em 1901 a 265.366.301 pesetas, mais 3.993.612,

No fim do anno, o material rolante das linhas ferreas hespanholas era o seguinte: 169 locomotivas de passageiros, 672 locomotivas mixtas, 1.016 locomotivas de mercadorias; 5.572 carruagens de passageiros, 1.407 fourgons de bagagens, 15.600 vagons cobertos e 19.290 descobertos.

\*  
Foi já inspeccionada pelos engenheiros do Governo a nova linha de Valmaseda a Luchana, que pertence á companhia do caminho de ferro de Robla a Valmaseda. Muito brevemente será feita a sua inauguração.

### Inglaterra

Tem sido muito discutidos os inconvenientes que pôdem resultar para a saude publica da grande quantidade de acido carbonico que se desenvolve nos metropolitanos.

Começou a notar-se que nos vagons completamente cheios de passageiros, havia muitas pessoas que se queixavam de vertigens. Procedendo-se a averiguaciones, foi reconhecido que essas vertigens eram devidas á presença d'uma excessiva quantidade de acido carbonico inodoro, desenvolvido pelos pulmões dos passageiros.

Tomam-se providencias para evitar este grave inconveniente, tratando-se de conseguir uma perfeita ventilação dos tunneis.

\*  
O *Daily Mail*, que se publica em Londres, e tem uma reputação muito séria pela boa origem das suas informações, afirma que se formou um syndicato entre os fabricantes de carris para caminhos de ferro, tendo em vista o aumento dos preços.

### Alemanha

Os jornaes alemaes fazem do projectado caminho de ferro de Porto Alexandre a Otavi uma noticia de sensação.

A *Deutsche Kolonial Zeitung*, orgão da Companhia Colonial Alema recorda que as melhores regiões das colonias alemaes estão nas mãos de companhias inglezas.

A concessão feita pelo governo alemão á Companhia das Minas e dos Caminhos de ferro d'Otavi impunha-lhe a obrigação de construir um caminho de ferro de Otavi até o ponto onde o Cunene constitue a fronteira da província de Angola, com um ramal d'este ponto até a bahia dos Tigres.

Os estudos feitos pela Companhia levaram-a a abandonar o terminus da Bahia dos Tigres e a estudar os terminus de Mossamedes ou de Porto Alexandre.

Logo que estes projectos foram conhecidos, a Companhia Colonial Alema protestou, pedindo a ligação de Karibile á linha Swathomund-Windloek.

Disse-se que esta combinação fôra abandonada, porque o governo imperial recusava a subvenção. Parece porém que nenhuma subvenção foi pedida e a razão para se preferir um tracado de 750 kilómetros a outro de 450 de construção mais facil fôr uma razão de ordem puramente política. A Companhia ingleza no tracado que adoptou visaria a completar a linha do Cabo ao Cairo, constituindo assim uma arteria transversal destinada a assegurar á Inglaterra a supremacia política e económica na África Austral.

A *Deutsche Kolonial Zeitung* dirige um appêlo ao governo imperial para que defenda os interesses da comunidade alemã.

### Estados Unidos

Importantes trabalhos devem ser realizados em Nova-York nos tres annos mais proximos. Os principaes são: o novo caminho de ferro metropolitano, orçado em 70 milhões de dollars; e o tunnel de Hudson, a construir pela companhia do caminho de ferro da Pensylvania, orçado em 50 milhões de dollars.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Livraria Mesquita Pimentel* — Acabamos de receber d'esta antiga e acreditada livraria do Porto, o seu boletim bibliographico sob o titulo *Noticiario de Publicações*, que agradecemos.

Annuncia uma infinidade de livros sobre varios assuntos em portuguez, francez e inglez; obras raras e de merecimento, etc.

Vê se tambem pelo mesmo boletim que a livraria Mesquita Pimentel tem uma agencia especial d'assignaturas para todos os jornaes estrangeiros e que manda vir com promptidão inexcedivel de qualquer ponto da Europa quæsquer livros ou musicas que lhe sejam pedidas e que por ventura não tenham no seu estabelecimento.

O boletim é remetido gratis a quem o requisitar.

## Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 30 de junho de 1902

(Continuação do n.º 354)

### Resultados da exploração em 1901

As receitas geraes da exploração, no exercicio findo de 1901, segundo as apreciações e numeros já anteriormente apresentados neste relatorio, e de acordo com os documentos (n.os 6 a 15), incluindo nesses resultados as importancias devidas e pagas pelo tesouro portuguez pelas garantias de juro das linhas da Beira Baixa e de Torres-Figueira-Alfarellos foram:

Do trafego .....	5.343:619\$268
Fóra do trafego .....	16:532\$094

As despesas ordinarias do mesmo exercicio de toda a ordem liquidadas e na sua quasi totalidade pagas, foram .....	2.292:558\$685
Diferença .....	3.067:592\$677

A addicionar :

Juros de inscripções .....	333\$900
Coupons prescriptos .....	4:619\$973
Saldo credor da conta de diferença de cambios .....	5:090\$8-5

10:044\$748

3.077:637\$425

A deduzir :

Impostos em Portugal .....	64:602\$530
Despesas extraordinarias de exploração .....	318:225\$217
Indemnização para terminação de pleitos, a :	
Mauperrin Santos ..	3:500\$000
Centeno & C. ....	9:000\$000
Despesas diversas .....	9:013\$842
Liquido .....	404:341\$589

2.673:295\$836

Aplicação :

Juro das obrigações do 1.º grau...	2.073:314\$572
Amort. das obrigações do 1.º grau	175:232\$783
10 % para reserva especial, a saber:	
Liquido acima .....	2.673:295\$836
Menos as duas verbas anteriores ...	2.248:547\$355
	424:748\$481
10 % .....	42:474\$848
Amortização das obrigações de 2.º grau .....	40:913\$351
	2.331:935\$554
Saldo .....	341:360\$282
Addicionando o saldo liquido do exercicio de 1900	3:733\$361
Total .....	345:093\$643

O vosso conselho d'administração, d'accordo com o Comité de Paris, resolveu fazer uso da faculdade que o artigo 61.º dos estatutos lhe confere, empregando o terço da economia que houve, em 1901, na amortização por compra no mercado, das obrigações do 2.º grau, em um resgate supplementar das mesmas obrigações.

A economia foi, no dito exercicio, nas obrigações do 2.º grau dos tipos de :

3 % .....	francos	595.655,45
4 % .....	"	60.075,25
4 1/2 % .....	"	22.392,06
Somma .....	"	678.122,76

Um terço d'esta quantia representa : 226.040,92 francos, que, ao cambio de 702 réis por 3 francos, produz réis.....

Liquido acima .....

Disponivel .....

52:893\$573

345:093\$643

292:200\$070

O vosso conselho propõe que esta quantia seja applicada á distribuição, captiva de impostos, por cada obrigação do 2.º grau de :

3 % .....	2,5 francos ou 2 marcos
4 % .....	3 1/3. "
4 1/2 % .....	2,66 2/3 "

Comparando os resultados geraes, ordinarios, da exploração em 1901, com identicos dos exercicios anteriores, desde 1895, não contando com as amortizações, veremos o seguinte :

Quanto ás receitas :

*Do trafego :*

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Linhos de Leste e Norte.	2.527:991:621	2.560:689:360	2.688:287:614	2.877:878:377	3.045:612:260	3.213:143:361	3.362:724:695
Ramal de Cáceres .....	44:370:521	40:964:002	41:633:511	44:914:402	45:573:299	48:532:395	50:670:656
Ramal de Coimbra .....	11:595:173	13:579:525	13:301:343	14:595:354	15:238:126	16:227:370	16:130:719
Linha de Lisboa - Cintra Torres Vedras .....	256:239:791	279:787:616	327:293:520	302:657:974	338:716:984	370:983:084	397:160:232
Linha de Torres-Figueira- Alfarelhos .....	313:823:146	331:793:834	362:782:824	389:490:589	408:718:046	409:656:341	437:679:713
Linha de Cintura .....	45:368:402	50:442:852	55:090:791	65:944:761	70:595:736	80:228:026	77:263:477
Ramal de Cascaes .....	86:842:284	149:520:090	181:881:340	244:215:900	300:849:639	284:607:094	290:937:523
Linha Urbana .....	70:720:568	70:981:472	72:025:807	104:966:287	87:839:131	95:474:166	98:552:553
Linha da Beira Baixa ....	552:155:095	564:651:286	567:963:083	567:398:075	585:640:844	611:313:148	612:400:700
Fóra do trafego .....	3.909:106:661	4.062:4:0:037	4.310:259:833	4.612:061:719	4.898:637:065	5.130:164:985	5.343:619:208
	20:367:401	39:174:100	19:562:965	23:016:345	25:349:086	19:976:311	16:532:091
	3.020:474:062	4.101:584:146	4.320:822:798	4.635:078:064	4.923:986:151	5.150:141:206	5.360:151:362

Quanto ás despesas, excluindo todas as extraordinarias de qualquer ordem :

*Ordinarias da exploração :*

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Linhos de Leste e Norte..	864:232:521	853:480:651	948:348:921	994:313:828	1.001:829:685	1.132:574:943	1.199:755:499
Ramal de Cáceres .....	51:740:506	51:402:620	56:466:466	57:201:173	55:323:141	61:439:147	60:501:449
Ramal de Coimbra .....	8:105:2/6	8:246:395	8:697:918	9:198:756	8:949:095	10:330:937	10:634:472
Linha de Lisboa - Cintra- Torres Vedras .....	143:752:915	125:234:718	155:185:058	169:346:417	181:584:294	211:308:644	220:152:614
Linha de Torres-Figueira- Alfarelhos .....	178:243:779	193:121:995	216:754:766	220:195:590	226:257:720	249:208:029	261:485:718
Linha de Cintura .....	29:908:667	28:273:557	33:584:452	37:431:836	37:786:978	44:575:885	43:638:552
Ramal de Cascaes .....	81:017:157	95:753:013	114:130:015	177:714:228	222:656:732	254:656:386	241:416:224
Linha Urbana .....	48:997:830	50:511:019	54:993:401	62:249:095	71:273:293	83:029:003	86:933:119
Linha da Beira Baixa ....	166:392:196	152:620:491	164:713:068	163:583:636	158:468:875	168:395:646	168:041:038
Impostos .....	1.572:390:847	1.558:644:459	1.752:874:065	1.891:235:459	1.964:129:813	2.215:518:620	2.292:558:685
Encargos de juros de obri- gações (1º grau) e res- pectivo premio d'ouro..	54:579:437	57:722:525	74:134:127	70:360:024	72:488:127	65:166:190	64:602:530
Excedentes .....	44:771:320	551:429:502	304:491:348	216:424:799	759:141:119	770:080:198	929:075:575

Nas receitas d'exploração figuram as garantias de juro, pagas pelo tesouro nas seguintes linhas e annos :

Linhas		
Torres-Fig.*-Alf.*	Beira Baixa	Total
1895.....	100:565:088	401:860:081
1896.....	100:565:088	401:111:860
1897.....	96:946:633	401:111:860
1898.....	88:891:195	401:111:860
1899.....	103:416:565	388:306:050
1900.....	62:723:415	403:205:459
1901.....	48:260:457	394:770:810
	601:368:441	2.791:477:980
		3.392:846:421

Em relação ao anno de 1900, as despesas ordinarias de exploração aqui mencionadas, são superiores ás que foram mencionadas no ultimo relatorio, na quantia de 21:535:885 réis, por comprehenderem pagamentos tambem de despesas ordinarias de exploração proprias do dito exercicio de 1900, realizadas aliás no anno de 1901.

(Continua).

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de ferro diverso e chapas de aço macio

No dia 6 do proximo mez de outubro, 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 1.600 barras de ferro diverso e 140 chapas de aço macio.

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 quatro da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28, rue du 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 6 de setembro de 1902.

#### Fornecimento de óleo de linhaça crú

No dia 13 de outubro proximo futuro, 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 25.000 kilogrammas de óleo de linhaça crú.

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 quatro 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 16 de setembro de 1902.

#### Fornecimento de aço fundido para ferramentas

No dia 13 de outubro, 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 1.015 kilogrammas de aço fundido para ferramentas.

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, 20 de setembro de 1902.

**Caminhos de Ferro do Estado**  
**Direcção do Minho e Douro**

**Fornecimento de cordame**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de cordame.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 25.000 rs. ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

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

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

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 12 de setembro de 1902.

**Fornecimento de óleo**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 2 de outubro, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de óleo para cilindros de locomotivas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 35.000 rs. ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste, e apresentar uma amostra do óleo a fornecer.

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

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

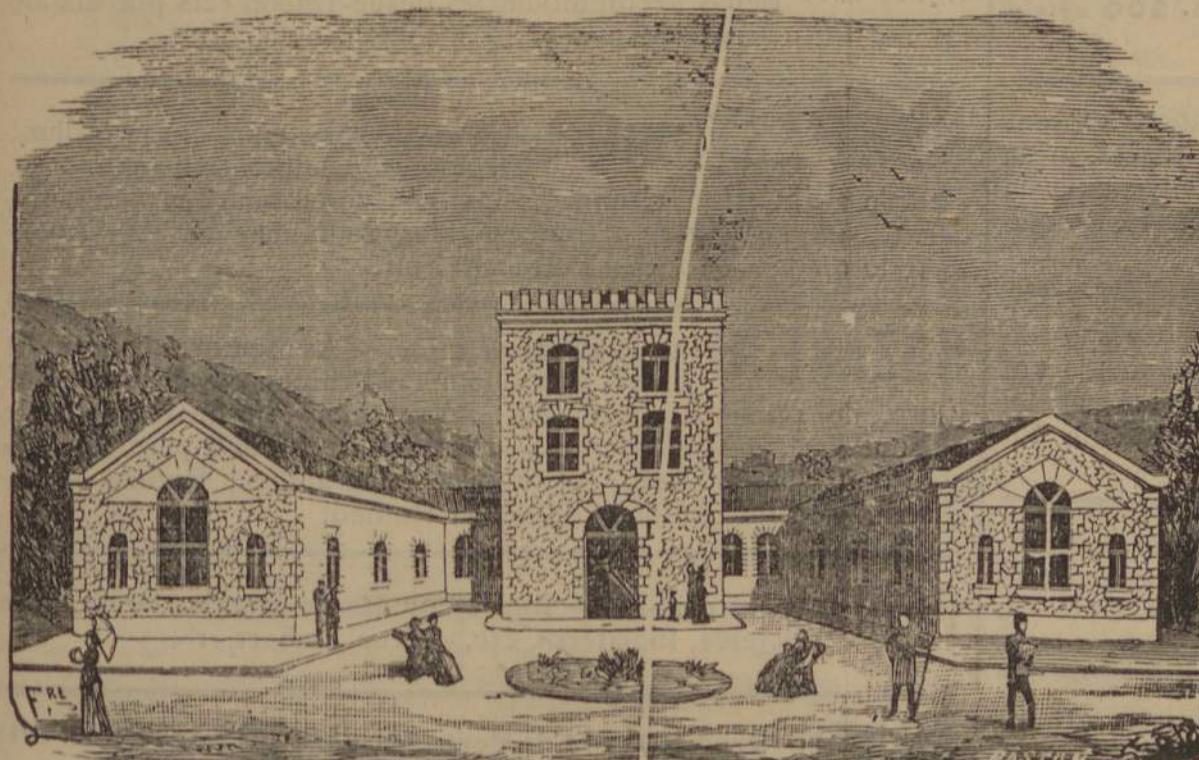
As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 15 de setembro de 1902.

**R. DA TRINDADE — INGÉNIUR-CONSEIL — U. L. & U. G.**

*Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negócios técnicos e industriais na Belgica ou no estrangeiro*

**CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO** — 44, Rue d'Arenberg, BRUXELAS  
TELEPHONE 4653

**CALDAS DA FELgueira — CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)**

**Grande Hotel Club** — Abre em 25 de maio. — e casa de barbear.

Magnificas accommodações desde 1.200 réis comprehendendo serviço, club, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em **Lisboa**, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.º, referente ao GRANDE HOTEL.

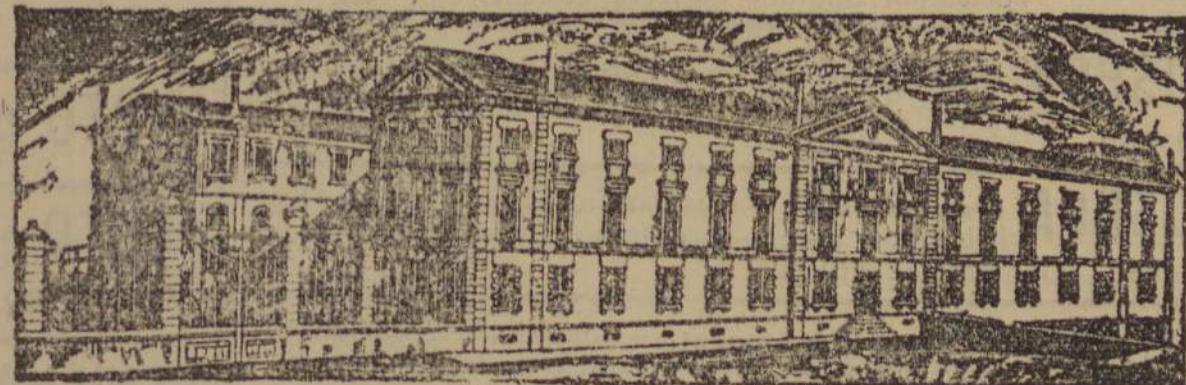
Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do GRANDE HOTEL.

As aguas engarrafadas vendem-se nas farmacias e drogarias, e no deposito geral: **Pharmacia Andrade**, rua do Alecrim, 125.

A exploração do Hotel está a cargo da Companhia do Grande Hotel Club.

**VIAGEM.** — Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros em bons carros. — A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespanholas que entram em Portugal por Badajoz, Cáceres, Villar Formoso, Bárca d'Alva e Tuy.

**De 15 de maio a 30 de setembro os comboios sud-express e expresso-Medina param em Cannas de Senhorim.**



# 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 recommender 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. Carror para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

### BARCELONA

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

### BAYONNA

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

### 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 marítmos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

### 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.er ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

### LISBOA

**Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1<sup>st</sup> 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 Augusto, 70, 2.<sup>o</sup>

### 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 Douradores, 21.

### LISBOA

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

### LOURDES

**Grand Hotel Royal.** — De 1.<sup>a</sup> ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gozando-se o panorama incomparável 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 accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

### MONT'ESTORIL

**Grand Hotel d'Italle.** — De 1.<sup>a</sup> ordem; construído especialmente, proximo da estação e da Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinh e serviço à 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\$000 a 1\$200 réis ; em setembro, desde 1\$200 réis ; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

### PARIS

**Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

### PORTO

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

### PORTO

**Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalla). Serviço de 1.<sup>a</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros ; muito central — Propr. Lopez Munhos.

### PORTO

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

### PORTO

**A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

### 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 transportes.

Representante exclusivo

**MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO**

para Espanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



MADRID



Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

**HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de outubro de 1902****COMPANHIA REAL**

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.
5. 0 m.	5.18 m.	5.30 m.
5.50 m.	6. 8 m.	6.45 m.
6.35 m.	6.53 m.	7.30 m.
7.20 m.	7.38 m.	8.15 m.
8. 5 m.	8.23 m.	9. 0 m.
8.50 m.	9. 8 m.	9.45 m.
9.35 m.	9.53 m.	10.30 m.
10.20 m.	10.38 m.	11.15 m.
11. 5 m.	11.23 m.	12. 0 m.
11.50 m.	12. 8 m.	12.45 m.
12.35 t.	13.53 t.	13.30 t.
1.20 t.	1.38 t.	2.15 t.
2. 5 t.	2.23 t.	3. 0 t.
2.50 t.	3.08 t.	3.45 t.
3.35 t.	3.53 t.	4.30 t.
4.20 t.	4.38 t.	5.15 t.
5. 5 t.	5.23 t.	6. 0 t.
5.50 t.	6. 8 t.	6.45 t.
6.35 t.	6.53 t.	7.30 t.
7.20 t.	7.38 t.	8.15 n.
8. 5 n.	8.23 n.	9. 0 n.
8.50 n.	9. 8 n.	9.45 n.
9.35 n.	9.53 n.	10.30 n.
10.20 n.	10.38 n.	11.15 n.
11. 5 n.	11.23 n.	12. 0 n.
11.50 n.	12. 8 n.	12.45 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ
5.25 m.	5.50 m.	6. 0 m.
11.30 m.	11.55 m.	12. 6 t.
1. 0 t.	1.25 t.	1.36 t.
2.30 t.	2.55 t.	3. 6 t.
8.30 n.	8.55 n.	9. 6 n.
10. 0 n.	10.25 n.	10.36 n.
11.30 n.	11.55 n.	12. 6 n.

Todos param em Algés.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
a 6.10 m.	6.47 m.	6.18 m.
-15 m.	7.20 m.	6.55 m.
a 7. 0 m.	7.52 m.	7. 8 m.
7.40 m.	8.17 m.	7.48 m.
7.45 m.	8.50 m.	8.10 m.
8.30 m.	9.22 m.	9.31 m.
a 9.10 m.	9.47 m.	9.18 m.
9.15 m.	10.20 m.	9.95 m.
10. 0 m.	10.52 m.	10. 8 m.
a 10.40 m.	11.17 m.	10.48 m.
10.45 m.	11.50 m.	11.25 m.
a 12.10 t.	12.47 t.	12.18 t.
12.15 t.	1.20 t.	12.55 t.
a 1.40 t.	2.17 t.	1.48 t.
1.45 t.	2.50 t.	2.25 t.
a 3.10 t.	3.47 t.	3.18 t.
3.15 t.	4.20 t.	3.55 t.
a 4. 0 t.	4.52 t.	4. 8 t.
a 4.40 t.	5.17 t.	4.48 t.
4.45 t.	5.50 t.	5.25 t.
5.30 t.	6.22 t.	5.38 t.
a 6.10 t.	6.47 t.	6.18 t.
6.15 t.	7.20 t.	6.55 t.
7. 0 t.	7.52 t.	7. 8 t.
a 7.40 t.	8.17 n.	7.48 t.
7.45 t.	8.50 n.	8.25 n.
9.10 n.	9.47 n.	9.18 n.
9.15 n.	10.20 n.	9.55 n.
a 10.40 n.	11.17 n.	10.48 n.
10.45 n.	11.50 n.	11.25 n.
a 12.10 n.	12.47 n.	12.18 n.
12.15 n.	1.20 n.	a 12.55 n.

Todos param em Algés excepto os a

LISBOA	QUELUZ	LISBOA
9.40 m.	10.11 m.	10.30 m.
11.40 m.	12.11 t.	12.30 t.
1.40 t.	2.11 t.	2.30 t.
7.42 t.	8.13 n.	8.30 n.

LISBOA	Guarda	LISBOA
b 8.50 m.	2.39 n.	12. 0 n.
11. 0 m.	b 8.50 m.	{ 3.35 t.
7.30 t.	9.55 m.	{ b 5.39 t.
9.30 t.	—	{ 5. 8 m.

LISBOA	V. Alcant.	LISBOA
b 8.50 m.	6. 0 t.	8.15 m.
11. 0 m.	b 8.50 m.	{ 3.35 t.
7.30 t.	7. 3 m.	{ 6. 0 t.
9.30 n.	—	{ 5. 8 m.

LISBOA	Guarda	LISBOA
b 8.50 m.	2.39 n.	12. 0 n.
11. 0 m.	b 8.50 m.	{ 3.35 t.
7.30 t.	9.55 m.	{ b 5.39 t.
9.30 t.	—	{ 5. 8 m.

Todos param em Algés excepto os a

**Lisboa Cintra Lisboa**

Part. Cheg. Part. Cheg.

6.25 m. 7.29 m. 5.10 m. 6.10 m.

7.20 m. 8.27 m. 6.52 m. 7.50 m.

8.50 m. 9.55 m. 7.45 m. 8.44 m.

a 9.35 m. 10.15 m. a 8.45 m. 9.20 m.

10.35 m. 11.40 m. 9. 5 m. 10. 5 m.

a 11.35 m. 12.15 t. a 10.35 m. 11.12 m.

12.45 t. 1.51 t. 11. 0 m. 11.59 m.

2.35 t. 3.43 t. a 12.35 t. 1.10 m.

3.35 t. 4.33 t. 1. 0 t. 1.59 t.

4.55 t. 5.16 t. 3. 0 t. 4. 2 t.

5.40 t. 5.47 t. 4.14 t. 5.10 t.

6.45 t. 6.38 t. 4.45 t. 5.40 t.

7.40 t. 7. 0 t. a 5.30 t. 6. 5 t.

8.40 n. 9.46 n. 7. 0 t. 8. 0 n.

9.37 n. 10.36 n. 9. 4 n. 10. 3 n.

10.35 n. 11.40 n. 10.17 n. 11.11 n.

12.10 n. 1.12 n. 11. 0 n. 12. 0 n.

Lisboa Sacavém Lisboa

7.54 m. 6. 4 m. 6.48 m.

9.44 m. 7.44 m. 8.29 m.

10.20 m. 11. 4 m. 8.30 m. 9.14 m.

11.20 m. 12. 4 m. 10.10 m. 10.54 m.

12.20 t. 1. 4 t. 11.25 m. 12. 9 t.

13.20 t. 2.14 t. 12.30 t. 1.17 t.

14.20 t. 2.41 t. 1.49 t. 2.34 t.

15.20 t. 3.10 t. g 2.40 t. a 3.10 t.

16.20 t. 3.42 t. 3.10 t. 3.56 t.

17.20 t. 4.50 t. 4.44 t. 5.29 t.

18.20 t. 5.34 t. 5.24 t. 6.14 m.

19.20 t. 6.34 t. 6.0 t. 6.44 m.

20.20 t. 7.44 t. 6.45 t. 7.29 t.

21.20 t. 8.0 n. 8.14 n. g 7.55 t.

22.20 t. 9.45 n. 10.29 n. 8.24 n.

23.20 t. 11.39 n. 9.25 n. 10.10 n.

24.20 t. 1. 1 n. 11. 5 n. 11.49 n.

Lisboa Povoa Lisboa

12.20 t. 1.18 t. 7.30 m. 8.29 m.

13.20 t. 4. 8 t. 1.35 t. 2.34 t.

14.20 t. 10.55 n. 11.53 n. 4.30 t.

15.20 t. 11. 0 m. 12. 0 n. 5.29 t.



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

**Em 13 de Outubro** sahirá o paquete **Thames** para  
**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, 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.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



**CARREIRA OFICIAL** — O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior

SAHIRA no dia 16 de Outubro 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.<sup>a</sup>

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Kurfurst**. Sahirá a 3 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Africa Oriental** (via Cabo), vapor allemão **Burgermeister**. Sahirá a 16 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a 10 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



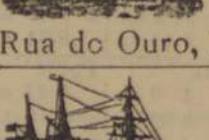
**Bordeus**, vapor francez **Cordillère**. Sahirá a 8 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Bremen**, vap. allemão **Oldemburgo**. Sahirá a 3 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 6 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Genova**, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 22 de outubro. Agentes, Orely, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Soneck**. Sahirá a 4 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Hamburgo**, vapor allemão **Tucuman**. Sahirá a 7 ou 8 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 4 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguêz **Benguela**. Sahirá a 6 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Maranhão**, Parahyba e Ceará, vapor inglez **Lisbonense**. Sahirá a 14 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a 4 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 9 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Farqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 19 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Parahyba do Norte, vapor inglez **Orion**. Sahirá a 15 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allem. **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Permambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Christiania**. Sahirá a 15 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez **Cordoba**. Sahirá a 5 de outubro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



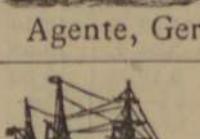
**Rotterdam** e Hamburgo, vap. allem. **Bahia**. Sahirá a 1 ou 2 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor allemão **Kaiser**. Sahirá a 4 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguêz **Açor**. Sahirá a 5 de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 27 de outubro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **California**. Sahirá a 8 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 7 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>