

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

LOBITO A' FRONTEIRA DE ANGOLA.....	337
A CASCAES E CINTRA POR ELECTRICIDADE.....	338
PORTE OFFICIAL — Decretos de 6 e 13 de Novembro do Ministerio das Obras Publicas.....	339
SYMPATHICA INSTITUIÇÃO.....	340
ESTATISTICA CURIOSA.....	340
NOTAS DE VIAGEM — V — A volta de Wengernalp.....	341
VIAÇÃO MUNICIPAL E PAROCHIAL.....	342
LOCOMOTIVAS INGLEZAS.....	342
MOTORES DO METROPOLITANO DE LONDRES.....	343
ASSEMBLÊA GERAL DA COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA.....	343

Paginas

PORTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	343 a 345
TRACÇÃO ELECTRICIDADE.....	346
PEDRAS E TIROS.....	346
LINHAS PORTUGUEZAS — Silves a Portimão — Pias a Moura — Olhão a Fuzeta — Estação de Contomil — Valle do Corgo — Faro a Loulé — Sant'Anna a Vendas Novas — Atravez d'Africa — Quelimane ao Tanganica — Meridionaes.....	346
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Inglaterra — Dinamarca — Estados Unidos — Madagascar.....	347
COMPANHIA REAL — Parecer do Conselho Fiscal.....	348
AVISOS DE SERVIÇO.....	349
ARREMATACOES.....	349
AGENDA DO VIAJANTE.....	350
HORARIO EM 16 DE NOVEMBRO DE 1902.....	351
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	352



Perspectiva da linha electrica da Jungfrau (Vide Notas de Viagem pag. 341)

Lobito á fronteira de Angola

Foram publicados pelo ministerio do Ultramar tres decretos importantes: o que approva o contracto entre o governo e a Companhia dos caminhos de ferro Atravez da Africa, que rescinde o contracto anterior ácerca do prolongamento da sua linha de Ambaca a Malange; o que auctoriza a construcção da linha ferrea de Ambaca a Malange por conta do Governo; e o que incumbe uma commissão especial da construcção e exploração do caminho de ferro do Lobito á fronteira leste da provincia de Angola.

Sem termos tempo agora de apreciar devidamente

estes tres decretos, visto apparecerem á hora em que este jornal se imprime, diremos rapidamente algumas palavras em que traduzamos a impressão que nos deixaram.

O primeiro decreto estava sendo necessario e até indispensavel. A companhia dos caminhos de ferro Atravez da Africa tinha uma concessão e não podia aproveitá-la em virtude dos embaraços financeiros que soffre. Ella mesma o confessa no seu relatorio.

Não podendo realizar a construcção era essencial que o contracto se rescindisse e que outra entidade a fizesse.

O governo negociou a rescisão celebrando um contracto que foi approved por decreto de 13 do corrente mez, sem que o novo convenio importe para o estado a obrigação de qualquer indemnização a pagar á

companhia, mas fazendo-lhe algumas vantagens relativamente a tarifas.

Só temos que applaudir estas negociações. Na Africa é agora necessario caminhar e caminhar depressa. O commercio africano tem passado nos ultimos annos por uma transformação radical.

A' crise commercial de Angola, que póde perpetuar-se durante muitos annos, só se póde obtemperar rasgando as linhas commerciaes que penetrem no sertão e promovam á actividade mercantil num solo rico de productos valiosos, como o dreno promove a actividade funcional do solo que areja e esgota.

Se nos contentarmos em vêr trabalhar os belgas, os allemães e os inglezes, as correntes commerciaes derivam para outros centros, emigram dos antigos leitos, e as praças da nossa costa ficam desertas.

Custasse o que custasse, urgia trabalhar e avançar para a fronteira.

E até pelo desenvolvimento da receita que esta construcção deve trazer á linha de Loanda a Ambaca, a operação é boa, pois que, quanto mais ella render, menor será o que o thesouro publico tem a pagar á companhia.

A construcção vae ser feita por administração directa do Estado, para se andar mais depressa, diz o relatorio. Entre Ambaca e Malange deve gastar-se 4 annos.

Oxalá se realize.

*

A construcção do caminho de ferro de Benguella é confiada a um triunvirato administrativo-technico. Desadoramos a ideia, mas estimamos que ella dê bons resultados.

Tambem se nos afigura que será difficil em regiões onde não ha o trabalho livre organizado, obter os operarios necessarios. Os serviços trabalham por conta dos patrões ou donos, para dizer a palavra dura sem inuteis eufemismos.

Um triunvirato sem serviços arriscar-se ha por ventura a ter muito pessoal technico mandado pelo governo, como apontadores, olheiros, conductores, engenheiros, mas grande mingua de pretos para abrir trincheiras, elevar aterros, construir pilares e encontros de pontes, ou correr taboleiros de viaductos.

Comprehendemos melhor de caminhos de ferros militares, construidos como em operações de guerra, do que este, cheio de formalismos burócraticos que hão de ser verdadeiros estorvos na pratica.

O triunvirato passado algum tempo, briga. Preferiamos uma pessoa só, com a maxima independencia, a maxima responsabilidade e a maxima competencia, a que se pagasse bem para se poder exigir muito.

Preferiamos tambem a empreitada geral embora cara, pois sempre vinha a sair mas barata do que a construcção de conta propria feita sob a superintendencia de 3 pessoas ligadas ao Terreiro do Paço pelo cordão umbilical dos officios, e telegrammas na cega centralização de quem quer mandar tudo do recesso do seu gabinete, sem conhecer as colonias senão pelos relatorios dos governadores ou pela inspecção dos mappas da commissão de cartographia.

E' possível todavia que estejamos em erro, e sinceramente dizemos que nunca tivémos mais desejo d'errar do que neste momento, pois reconhecemos quanto é conveniente ao paiz que a nossa melhor colonia, a colonia mais portugueza que temos, possa avançar rapida e seguramente no caminho da prosperidade.

A Cascaes e Cintra por electricidade

Ha tempos um jornal deu a noticia de que a Companhia Carris de ferro negociava, com a Companhia Real, para tomar todo o ramal de Cascaes, explorando-o com os seus carros electricos, e nós que, apesar de não estarmos nas boas graças da direcção d'aquella companhia, pelas justas observações que aqui temos feito ao seu serviço, elogiando-o no que elle tem de bom, de excellente, e verberando-lhe os defeitos, do que ella se tem utilizado a miude para os corrigir; nós que, apesar d'isso, repetimos, alguma coisa sabemos do que ali se pensa e projecta, certos de que a noticia era falsa, reproduzimos-a aqui, em tom ironico, como merecia.

Mas a aragem soprava d'outro ponto, e isso tambem o soubémos, não querendo, porém, falar sem certo conhecimento de causa.

Para acabar com esta situação de mutismo, resolvemos agora empregar os processos modernos — a entrevista. Todo o jornal que se preza dá agora ás suas informações a fórma de entrevista, em dialogo, com perguntas e respostas, divagações e cumprimentos. Não resistimos á corrente do modernismo.

Mas não esperem os leitores que lhes digamos que fomos bater á porta do sr. A. ou do sr. B.; que fizémos a nossa apresentação, e a exposição do fim que ali nos levava; que lhes descrevemos como é a mobilia do nosso entrevistado; se o sol se escoa por uma janella entreaberta, a qual deixava ver um trecho de jardim, etc.

Acima do moderno ha o modernissimo, e neste caminho seguimos como jornal á altura.

A nossa entrevista não se realizou numa casa, mas em plena rua; e não se trocaram excellencias mas o tu fraternal por que se tratam amigos de muitos annos, ligados, como pela nossa parte nos succede, por uma arreigada sympathia.

— O que me dizes, perguntámos, sobre o projecto de exploração do ramal de Cascaes por meio de electricidade?

— Por enquanto, meu caro, nada se póde dar como definitivo; comprehendes que uma empresa d'essa importancia depende de numerosos elementos que ha que reunir, estudos financeiros, negociações, o demonio!

— Mas é certo que um grupo estrangeiro se propõe a isso?

— Não é um grupo, são tres grupos distinctos, e um só representante...

— Verdadeiro, atalhámos.

— Justamente; e ainda havia um quarto. Ha inglezes, francezes, belgas.

— Degladiam se então na disputa do negocio?

— Não é isso; esse ou se fará com um ou com outro, ou talvez com todos. A ideia é boa, e boa para todos: para o paiz, que ficará com um serviço suburbano de primeira ordem; para a companhia, que receberá o que as linhas hoje lhe produzem e mais uma participação sobre o excesso do rendimento futuro; para o publico, que terá comboios frequentes a preços baratos...

— Vão então tornar o serviço mais intenso e abaixar os preços? atalhámos.

— Já se vê — isto são, por enquanto, projectos, mas, a realizarem-se, fariamos comboios cada 10 minutos, a 200 réis até Cascaes em 1.^a classe.

— Só uma classe, bem entendido.

— Não; 1.^a e 2.^a

— Não te parece melhor 1.^a e 3.^a? Bem sei que tudo vem a dar na mesma, mas a separação em duas classes

extremas divide melhor os passageiros. Na linha de Thomar, se chegar a fazel a, como espero, tenciono praticar assim.

— Talvez tenhas razão; és um pratico d'essas coisas e pensaremos na tua ideia.

— E quanto tempo calculam para o percurso?

— Contamos poder ir a Cascaes em 35 minutos, parando em muitos apeadeiros. Já se vê que, como os comboios são successivos, não será necessario pararem todos em toda a parte, mas intervallar-se-hão, parando uns em A. C. etc. e outros em B. D. etc. Não haverá rapidos, nem são necessarios com um serviço neste genero.

— Mas não me falaste nas estações.

— Essas ficarão sendo também apeadeiros. Para que servem ellas, se só ha serviço de passageiros de *trem-vias*, como lhe chamas na tua *Gazeta*?

— E o pessoal de estações?

— Esse, já se vê que será conservado; nem se comprehende que se dispensasse, havendo maior serviço e mais linhas a explorar.

— Referes-te á da ligação de Cascaes com Cintra.

— Esse ponto é que ainda está mais em estudo; o que se fará na combinação com a companhia da Praia das Maças. Naturalmente a linha não será pela estrada, mas em leito proprio, seguindo de Cascaes para Cintra pela Guia e Pinhal do Moser, onde se constituiria uma nova povoação. D'ahi se irá a Cintra e Praia das Maças, e de Cintra a Lisboa, porque, como sabes, a linha de Cintra será também explorada pelos mesmos processos.

— Mas em que pé estão as negociações — se me autorizas a dizel-o.

— Por enquanto não tem havido mais que simples exposições da ideia, que parece tem sido recebida com agrado por todos. Bem entendido qua a companhia real não póde vender-nos as suas linhas, mas podemos tomal-as, por contracto de exploração, por um determinado prazo, dando-se-lhe solidas garantias. Todavia, se não houvesse demora na resolução d'este negocio, ainda poderíamos abrir o serviço no proximo verão, e illuminar por electricidade Cascaes, Cintra, Collares e outros pontos, como a nova povoação do Pinhal; seria esplendido!

— Esse local lembra-me que já em tempo se falou na fundação ahi d'um grande casino. Não andará ainda essa ideia de envolta com a projectada combinação?

— Não; não se trata d'isso, pódes estar descansado.

— E só com os elementos de trafego que hoje existem calculam os promotores da nova empresa que terão o sufficiente para encontrar remuneração aos capitães valiosos que ha que empregar, e para os demais encargos das linhas?

— Não o duvido. Um serviço neste genero deve desenvolver prodigiosamente o movimento de passageiros para aquelles bellos pontos suburbanos; Cascaes, os Estoris estão-se povoando a olhos vistos; todos querem viver nestas deliciosas paragens onde se passa excelentemente o inverno como o verão.

Com este nosso delicioso clima, com meios de transporte a toda a hora, vive-se no campo melhor que na cidade, e se num dia de chuva Cintra é humido, em Lisboa mesmo, na tua casa, na minha, temos humidade. Com a differença que por lá ella desaparece mais rapidamente do que aqui, aos primeiros raios do sol.»

Com estas palavras sentimos o espirito alliviado d'uma grande e desagradavel apprehensão, e despedimo nos do nosso entrevistado apertando a mão a quem desde muito consideramos um verdadeiro amigo.

E aqui teem os leitores tudo o que ha sobre a ideia que, também a nós, nos merece a mais entusiastica

sympathia, e tanto que já a aventámos no nosso numero passado, ao tratar da linha de Berthoud, na Suissa.

Se nos perguntarem se a consideramos praticavel, desde já, francamente, responderemos que nos parece de grande difficuldade a solução de tal problema, avizinhandose um pouco do sonho doirado.

Mas também a nossa incredulidade já em tempo sofreu uma dura prova, quando puzemos em duvida a abertura do tunnel e estação do Rocio.

Veremos, pois.

PART E OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezos, constructora do Caminho de Ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, que para a construcção da referida linha ferrea seja declarada a urgencia de expropriação de uma parcella de terreno, com o n.º 75, da qual é proprietaria Esther Dray e que fica situada na freguezia de Sant'Anna de Matos, concelho de Coruche, districto de Santarem; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por hem, em nome de El-Rei, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella de terreno, marcada na planta que baixa com o presente decreto assignada pelo ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 6 de novembro de 1902.—RAI-NHA REGENTE.—*Manuel Francisco de Vargas*.

Senhora

Dignou-se Vossa Majestade, durante o curto periodo da sua regencia em 1901, crear nos termos da lei de 14 de julho de 1899 a Caixa de aposentações e soccorros dos caminhos de ferro do Estado, evocando á existencia e fadando para bem tão benéfica instituição, a que foram attribuidos multiplices fins de assistencia e protecção do pessoal ferro viario e das suas familias.

Um dos meios previstos de tornar effectiva a sua protecção é a creação de escolas primarias para ensino dos empregados e operarios, dos seus filhos, parentes e pupillos menores de ambos os sexos nas localidades em que faltarem os meios de instrucção.

Encontra-se nessas condições a estação de Casa Branca dos caminhos de ferro de Sul e Sueste. Longe de povoações, privadas de recursos para a sua instrucção, rezidem ali e nas immediações sessenta crianças sendo trinta e nove do sexo masculino e vinte e uma do feminino, das quaes trinta e cinco pertencem a familias de empregados dos caminhos de ferro.

Vae crescendo de importancia e portanto em população aquella estação, onde em breve terá de ser instituida uma officina de pequena reparação de material.

Não ha nas linhas do Estado local em que mais necessaria e urgente se torne a instituição de escolas. Em vista, porém, a existencia de numerosa população escolar extranha ao pessoal ferroviario, importa franquear-lhe o aproveitamento de instrucção que ali seja ministrada, cooperando a Direcção geral d'instrucção publica para a creação e sustentação da escola que a Caixa de aposentações pretende instituir nos termos do art. 33.º do respectivo regulamento.

Poderá mais tarde ser ampliado o programma do ensino, addicionando-se-lhe um curso de francez, de desenho mecanico, de tecnologia elementar especial de caminhos de ferro. O que importa quanto antes é arrancar á ignorancia o bando infantil que ali demora, pondo termo ás angustias dos empregados que a disciplina ali retém num local em que se vêem privados de meios de ministrar a instrucção aos seus filhos ou de a adquirir os que não lograram receber-a na infancia.

Após um anno d'existencia estão agremiados na Caixa de aposentações e soccorros dos caminhos de ferro do Estado 2.800 empregados que nella teem a garantia do seu futuro e do das suas familias.

São numerosos os benefícios dispensados, distribuindo-se cerca de 20:000.000 annuaes em pensões de reforma de sobrevivencia, sem fallar nos soccorros na doença, nos accidentes extraordinarios, nos fornecimentos de generos a credito e nos adeantamentos, beneficios que já se tornaram effectivos.

Permitta Vossa Majestade, a cujo magnanimo e bondoso coração é de certo gratissimo o espectáculo do bem realizado que o seu nome augusto, symbolo do bemfazer, seja dado á primeira mescola da Caixa das aposentações, creada por fórmula que o seu benefico enfluxo se estenda, não só ao pessoal ferro-viario, mas ainda a todos os que, nas immediações e local onde é instituida, permanecem nas trevas da ignorancia.

Secretaria do Estado dos Negocios das Obras Publicas Commercio e Industria, em 13 de novembro de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas*.

Attendendo ao que me representou o ministro o secretario de estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria

Artigo 1.º—E' creada na estação da Casa Branca dos caminhos de ferro de Sul e Sueste uma escola, que se denominará *Escola Maria Amelia* para instrucção dos empregados dos mesmos caminhos de ferro e dos seus filhos, parentes e pupillos menores.

§ unico. Serão admittidas á frequencia da escola as crianças e adultos residentes nas proximidades da estação, embora sejam extranhas ao serviço dos caminhos de ferro.

Art. 2.º Haverá na escola cursos diurnos, com professores distinctos, para as crianças dos dois sexos, e um curso nocturno ou dominical para adultos do sexo masculino.

Art. 3.º O ensino abrangerá o primeiro e segundo grau da instrucção primaria e será ministrado nos termos das leis e regulamentos em vigor.

Art. 4.º A escola será custeada e dirigida pela Commissão Administrativa da Caixa de aposentações e soccorros dos caminhos de ferro do Estado nos termos dos art.ºs 33.º, 35.º e 37.º do regulamento respectivo approved por decreto de 31 de janeiro de 1901, sob a inspecção das auctoridades escolares.

Art.º 5.º A frequencia da escola será gratuita e obrigatoria, fornecendo-se gratuitamente livros e utensilios escolares aos alumnos que os não puderem adquirir.

Art. 6.º Serão distribuidos annualmente premios aos alumnos que mais se distinguirem pelo seu aproveitamento.

Art. 7.º Haverá junto da escola e a cargo do professor uma bibliotheca para instrucção e recreio do pessoal nos termos do art. 38.º do regulamento de 31 de janeiro de 1901.

Art. 8.º E' concedido á Caixa de Aposentações o subsidio de 200.000 réis annuaes para auxilio do custeio da escola, o qual será pago pelo fundo da instrucção primaria, a cargo do qual ficará igualmente a construcção do edificio para funcionamento da escola e residencia dos professores.

§ 1.º A construcção será dirigida pela direcção technica respectiva, a qual prestará o necessario auxilio ao pessoal do serviço de via e obras dos caminhos de ferro de leste Sueste.

§ 2.º O transporte no caminho de ferro e via fluvial do material e pessoal necessario para a construcção será feito gratuitamente. Pela administração dos caminhos de ferro serão cedidos os materiaes usados que possam ser aproveitados na construcção.

Art. 9.º O mobilamento da escola constituirá encargo da Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Art. 10.º Os professores serão requisitados pela Administração dos caminhos de ferro do Estado á Direcção Geral de Instrucção, sendo considerados para todos os effeitos professores officiaes e ficando sujeitos ás leis e regulamentos vigentes sobre o ensino primario.

O Presidente do Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino e o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenham entendido e o façam executar.

Paço, em 13 de novembro de 1902 — RAINHA REGENTE. — *Ernesto Adolpho Hintze Ribeiro* — *Manoel Francisco de Vargas*.

Sympathica instituição

Publicamos hoje na integra o relatorio e o decreto da criação d'uma escola primaria na estação da Casa Branca das linhas dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Essa escola, como homenagem á nossa excelsa Rainha que agora rege o reino, cuja admiração e affecto conquistou pelos seus perigrinos dotes de coração, recebeu o seu augusto nome; chama-se Maria Amelia.

E' uma escola destinada aos filhos dos empregados ferro viarios que trabalham naquella estação, e que es-

tavam sem poder receber o ensino por ficarem longe de povoações com escola official.

Esta escola foi proposta pela caixa de soccorros dos empregados das vias ferreas do Estado, caixa que tão bons serviços está prestando aos associados. Não será seguramente este um dos menores.

Estamos certos de que a nossa boa Rainha se ufanará em dar o seu querido nome a uma escola tão digna de applauso e de favor, e de que lhe seria tão agradável assignar o decreto da sua instituição, como foi o assignar o decreto da fundação da caixa de soccorros, donde a nova escola promana.

ESTATISTICA CÚRIOSAS

D'um recente relatorio publicado pelo sr. Colson, antigo director dos caminhos de ferro no ministerio das obras publicas de França, sobre os resultados da exploração de linhas ferreas francezas, inglezas e allemãs, nos annos de 1900 e 1901, extrahimos as seguintes interessantes informações:

França — Rêde explorada em 1900 — 38.109 kilometros.

Resultados da exploração em milhões de francos:

Passageiros.....	521
Grande velocidade.....	154
Pequena velocidade.....	816
Diversos.....	26
Total das receitas.....	1.517
Despesas d'exploração.....	824
Producto liquido.....	693

Capital d'estabelecimento — 16 442.

Percentagem entre o capital e o producto liquido — 4,21.

Receita kilometrica, francos 39.800.

Coefficiente d'exploração 54 0/0.

Inglaterra — Rêde explorada em 1900 — 35.186 kilometros.

Passageiros.....	961
Grande velocidade.....	184
Pequena velocidade.....	1.350
Diversos.....	150
Total das receitas.....	2.645
Despesas d'exploração.....	1.634
Pructo liquido.....	1.011

Capital d'estabelecimento — 29.240.

Percentagem entre o capital e o producto liquido — 3,41.

Receita kilometrica, francos 75.200.

Coefficiente d'exploração — 62 0/0.

Allemanha — Rêde explorada em 1900-1901 — 49.930 kilometros.

Passageiros.....	687
Grande velocidade.....	87
Pequena velocidade.....	1.579
Diversos.....	185
Receita total.....	2.538
Despesas d'exploração.....	1.584
Producto liquido.....	954

Capital d'estabelecimento — 15.937.

Percentagem entre o capital e o producto liquido — 6.

Receita kilometrica, francos 50.800.

Coefficiente d'exploração — 62 0/0.

Comparando as receitas brutas de 1899 com o perio-

do referido, temos o seguinte augmento em milhões de francos:

Linhas francezas.....	95
» inglezas.....	79
» allemãs.....	106

O augmento da receita nas linhas francezas deve considerar-se perfeitamente excepcional por isso que foi devido á Exposição Universal. A média dos augmentos em annos anteriores não excede 40 milhões de francos, ou seja menos de metade.

Em relação ás despesas d'exploração frisa o relatório em questão o augmento consideravel que houve no anno referido em qualquer dos tres paizes. A percentagem entre a receita e a despesa dá os seguintes numeros: França 54, Inglaterra e Allemanha 62.

Quanto á relação entre o capital e o producto liquido da exploração, cabe á Allemanha o melhor lugar, pois que a percentagem é de 6 0/0, augmento que na França pouco excede de 4 0/0 e na Inglaterra de 3 0/0.

NOTAS DE VIAGEM

V

A volta da Wengernalp

Interlaken é, decididamente, o ponto da Suissa onde se centralizam mais attractivos para o viajante, graças á proximidade da Jungfrau e ao facto de ser por este lado que estes Alpes bernezes se tornam mais accessiveis.

Pelas suas escarpas norte foi que os viajantes começaram a trepar com mais facilidade, ou com menos difficuldade, e atraz d'elles foram os trabalhadores abrindo estradas transitaveis no lugar dos estreitos caminhos abertos pela picareta dos excursionistas; por essas estradas começaram circulando os trens ou grimpendo os cavallos de montanha, e estabelecida a corrente de visitantes e a possibilidade de lhes facilitar a excursão, a Suissa que, acima de tudo, pensa sempre em procurar commodidades aos estrangeiros, certa de que elles lh'as pagam bem e sorrindo, lançou linhas ferreas de cremalheira, ascensores funiculares, vias electricas nas quaes o viajante se eleva, sem fadiga, a pontos já muito elevadas e no proximo anno attingirá o cimo da Jungfrau, a 4 167 metros do nivel do mar.

A volta da Wengernalp que antigamente se fazia em trem, como aqui descrevi em 1890, e ainda as subidas a Mürren e Schynige Platte, fazem se hoje em via ferrea muito commodamente e com mais rapidez.

Verdade seja que já não temos a paragem para ouvir a trompa dos Alpes, a companhia dos garotos a enxotar as moscas aos cavallos, a sensacional marrada do cabrito montez, mas em compensação somos suavemente levados a todas as alturas, a uma hora certa, numas carruagens commodas, em serviço regular.

A excursão completa deve fazer-se em dois dias, pelo menos, sendo um para Mürren e linha da Jungfrau e outro para Grindelwald e Schynige Platte. Isto não contando com as paragens que queira fazer-se em varios pontos do transito quem bem quizer apreciar aquellas deliciosas montanhas.

Tambem se póde fazer a volta toda (ou quasi, desprezando a Schynige) em um dia, mas isso é correr demais, e se bem que alguma coisa se vê, quasi que parodiamos aquella volta do mundo em 60 dias descripta com tanto espirito por Henriot em que o viajante diz

que viu na China um homem amarello de rabicho que lhe pareceu um chinez... mas não teve tempo de se affirmar.

Partindo de Interlaken a linha ferrea segue o mesmo traçado da estrada ordinaria, ao lado della, indo bifurcar-se, tambem, em Zweilutchinen e dirigindo-se para a direita a Lauterbrunnen e para a esquerda a Grindelwald.

Sigamos para a direita e, tendo partido ás 7 da manhã (1.º comboio no verão) chegamos a Lauterbrunnen 46 minutos depois. Ahi deixamos o comboio e subindo uma rampa á esquerda da estação, vamos tomar o funicular de Mürren.

Não se percebe muito bem como por um accordo entre as duas companhias, a estação do ascensor não foi installada na mesma da linha ferrea, para o que só tinha a linha funicular de atravessar a estrada, prolongando-se mais umas dezenas de metros.

Este ascensor é movido por electricidade, tem a extensão de 1.380 metros e sobe em recta, quasi sempre sobre viaductos ou grandes muros de suporte, a differença de nivel de 670, o que lhe dá a rampa de 50 0/0, em média, attingindo 60 e mais.

E' linda a subida e esplendida a vista lá de cima, onde não nos demoramos porque logo á chegada do funicular passamos para o carro electrico que nos conduz a Mürren.

A linha é de fio aereo sustentado por consolos em postes de madeira.

A carruagem é aberta ao centro formando como que uma plataforma, com bancos moveis, tendo nos extremos dois compartimentos fechados para os que teem frio.

Durante o trajecto vão-se contemplando os sempre variados aspectos dos cimos d'aquellas montanhas geladas, o Eiger, o Mönch, a Jungfrau e outros — é um encanto este percurso.

Mürren é uma cidadezinha sobre a montanha, a 1.642 metros, com muitos hoteis, já se vê, um club e todas as condições para centro de varias excursões por aquellas alturas.

Descendo a Lauterbrunnen, toma-se de novo o caminho de ferro do Oberland, indo-se agora, porém, numa carruagem differente, aberta, rebocada por machina de cremalheira, do systema Rigggenbach.

Do que se vê em Lauterbrunnen já aqui falei noutra viagem, por isso não o repetirei.

A linha sóbe continuamente, deixando vêr á esquerda os mais lindos panoramas; na primeira estação a seguir já temos subido 480 metros em 3 kilometros, na seguinte, a 8 kilometros, subimos 1.081 metros e no ponto culminante, a 10 kilometros da partida, temo-nos elevado 1.272 metros, isto é a média de 13 0/0.

Ahi na Pequena Scheidegg, é a estação onde se passa ao electrico da Jungfrau.

Este é um carro fechado por grandes vidraças de corrediça e movido por electricidade communicada ao motor por duplo fio aéreo, sustido, a curtos espaços, por fios transversaes pretos em posses de madeira.

O communicador é em curva como o que descrevi no numero anterior.

A linha é de cremalheira e sobe com facilidade a montanha.

Esta linha é a mais notavel de quantas se tem construido no mundo.

Nunca se imaginou subir em caminho de ferro a uma altura de 4.167 metros como se propõe attingir a linha da Jungfrau, tendo, para mais, que se perfurar continuas montanhas em que os gelos são eternos e as difficuldades medonhas a cada momento.

Damos hoje a vista em perspectiva d'esta linha que vae já até Rotstock, dentro do tunnel onde faz o seu termino provisório. Ahi, sahindo do comboio vae-se fóra do tunnel por uma abertura na parede d'este, onde o panorama que se desenrola a nossos olhos é verdadeiramente estonteador. Quem quizer subir (e deve-se subir) por uma escada com corrimão, bem accessivel, ao cimo do monte (uns 150 metros mais), tem de lá o mais empolgante espectáculo que temos visto.

Estamos em plena floresta de gelo; por toda a parte elevadas agulhas brancas reflectindo a luz do sol em effeitos deslumbrantes.

Por vezes o visitante assiste ao emocinante effeito da queda de uma avalanche, vendo aquella enorme massa de neve despenhar-se em abysmo desconhecido, numa rapidez pasmosa e com um ruido de trovão horroroso. E' quanto se póde imaginar de phantastico!

Ao descer d'este ponto pára-se uma hora em Eiger-gletscher (geleira do Eiger) de onde, a pé ou em trenó, se vae, a poucos passos, sobre o gelo, á gruta de neve, um lindo tunnel que o sol illumina por transparencia—um effeito magico.

Voltando á Scheidegg toma-se de novo a linha a vapor que nos desce, por Grindelwald, a Interlaken, onde se chega á noite.

Mas eu aconselho a que se faça maior demora em Mürren e Lautêrbrunnen para no dia seguinte se vêr Grindelwald e a Schynige que teem immenso que admirar.

Eu porém como não vi (porque o tempo estava pessimo) não conto.

Viação municipal e parochial

Sabe toda a gente que a rêde geral da nossa viação comprehende: as vias ferreas, as estradas reaes e districtaes, as estradas municipaes e os caminhos. As vias ferreas que funcçionam como arterias onde circula, na pulsação dos cylindros de vapor a riqueza publica que se permuta; as estradas que correspondem a vasos de segunda ordem e que vão servir as primeiras; os caminhos que se parecem com os vasos capillares e que mais profundamente sugam o plasma no seio do paiz.

Para que a circulação se faça desafogadamente, são necessarios todos estes órgãos, a cada um dos quaes compete um papel importante e insubstituivel. Nenhum póde descurar-se.

Parece paradoxal mas é certo que, quanto mais vias ferreas houver, maior é a necessidade de estradas.

Só por ellas de facto se alarga a zona que contribue para avolumar o seu trafego, que torna a exploração lucrativa, e diminue os encargos do Estado.

Interessa portanto promover por todos os meios a conservação das estradas feitas, completar as começadas e abrir as novas.

Interessa pelos mesmos motivos promover a construção e conservação das estradas municipaes, e dos caminhos parochiaes.

O Estado tem gasto boas sommas na construção das estradas. Nem sempre as conservou bem, todavia, e, numa furia de economia anti-administrativa, deixou arruinar muitas. Felizmente o actual ministro das obras publicas conseguiu uma dotação que remedeia neste anno parte dos males.

Só temos um receio. Como esta providencia é de natureza transitoria, deve temer-se que voltem a breve trecho as cousas ao antigo estado com a aggravante de

haver já uma verba consignada á amortização do capital que foi necessario para este anno economico.

Mas, seja como fôr, deu-se remedio a um mal que o reclamava impreterivelmente.

Póde dizer-se por isto que a rêde a cargo do Estado, embora incompleta, é já importante e está a caminho de se tornar mais perfeita.

Será todavia licito affirmar que outro tanto succeda com a rêde municipal e parochial?

Não.

As camaras municipaes, desde as das cidades mais importantes ás villas mais humildes, luctam com difficuldades financeiras.

Os seus recursos, pagos que sejam os encargos com o pessoal, ou os juros de numerosos emprestimos contrahidos á imitação do Estado, não chegam para promover beneficios na viação.

Além d'isto as pretensões de cada centro municipal são para os embelezamentos da terra, para illuminação, jardins, corêtos, paços do concelho e outras edificações, raramente para construir estradas, a não ser que ellas vão dar accesso directo ás quintas de algum influente preponderante no sitio.

A rêde é insignificante na grande maioria dos concelhos.

Pensa-se que o Estado deve fazer todas as estradas.

Os pedidos para desviar do cofre da viação municipal certas verbas destinadas a fontes, a obras diversas são innumeros.

Continuando as cousas por este modo, ficará sempre deficientissima e rudimentar a viação municipal.

Por outro lado, os caminhos publicos, que servem os diversos logares das freguezias ruraes, não teem os menores melhoramentos. No inverno são atoleiros intransitaveis, ou ribeiros por onde correm as aguas.

Os silvados invadem os. Por serventias onde passavam carros, mal se transita a pé.

E não ha nem o cuidado de abonar umas verbas pequenas para auxiliar a conservação e reparação dos caminhos, nem mesmo se aproveita a fecunda legislação do serviço braçal que tão bons resultados podia dar e deu outrora.

As juntas de parochia, dirigidas pelos priores e abbades, apenas tratam da fabrica da egreja, das pompas do culto religioso—festas, musicas, foguetes.

Está sendo necessario legislar alguma cousa sobre este assumpto.

O sr. ministro das obras publicas, no primeiro anno que sobraçou a sua pasta, levou ao parlamento um projecto em que se attendia a isto. Não foi discutido esse projecto que suscitou grandes reclamações dos municipes, ciosos das suas prerogativas mesmo para administrar mal.

Não poderia ser agora modificado e alterado de modo a não provocar tanta malquerença, mas conservando as disposições de inquestionavel utilidade que nesse projecto se consignavam?

Quer-nos parecer que havia nisto uma grande utilidade publica.

Locomotivas inglezas

A exportação das locomotivas fabricadas em Inglaterra attingiu, no ultimo mez a que se refere uma estatistica que temos presente, a importancia de 221.440 libras sterlinas; no mesmo mez do anno passado, fóra de 144.544 libras, e em 1900, de 112.301 libras. Estes numeros demonstram á evidencia quanto aquelle ramo da industria ingleza augmenta. Os principaes paiezs

importadores foram a Africa do Sul, a India e a Australia.

O valor total das locomotivas exportadas pela Inglaterra durante os cinco primeiros mezes do corrente anno foi de 866.359 libras; durante o mesmo periodo de 1901 fôra de 613 421 libras e em 1900 de 718.152 libras.

Motores do metropolitano de Londres

Foram adoptados como motores nas estações centrais ou fontes electricas do caminho de ferro subterraneo de Londres, as turbinas a vapor Westinghouse. São fabricadas na America pela *British Westinghouse Electric and Manufacturing Co.* que vae tambem receber a encomenda do material para a tracção electrica. Esta installação é analoga á do *Metropolitan District* feita pela mesma companhia.

A fonte electrica do metropolitano estabelece-se em Neasden com tres installações de 3 500 kilos-voltios; a do Metropolitan District, em Chelsea, com 4 installações de 5.000 k. v. A corrente triphasica, formada á tensão de 10.000 voltios, é transformada nas sub-estações em corrente continua para poder actuar nos motores dos carros.

Assembléa geral da Companhia Atravéz d'Africa

Sob a presidencia do sr. conselheiro José Iangcio Xavier, sendo secretario o sr. Jorge Pinto da Silva, reuniu no Porto no dia 11, a assembléa geral d'esta Companhia.

O relatorio e contas da direcção e parecer do conselho fiscal, relativos ao anno findo, foram approvados.

Egualmente foi approvado o convenio com o governo ácerca da desistencia do prolongamento da linha ferrea de Loanda a Ambaca, desde este ultimo ponto até Malange.

D'este relatorio que havemos de publicar *in extenso* neste jornal não nos furtamos a extrahir desde já uma noticia summaria ácerca da situação da companhia.

O rendimento da linha ascendeu a 308 contos, tendo sido de 289 no anno anterior e de 306 em 1899 1900, havendo começado por ser de 17 contos em 1889 1890.

A receita bruta por kilometro vae crescendo. Passou de 254 270 a 846 685.

O augmento de tarifas trouxe neste anno 106 contos de receita; a redução na tarifa do café, uma diminuição de 22 contos.

E' todavia necessario reconhecer que esta redução poderia não ser tão grande, se as tarifas fossem mais elevadas, pois que, uma parte da mercadoria deixaria de acudir á linha.

O numero de passageiros continua pequeno, 5 497 em todas as classes, sendo as de 3.^a 4.969.

Na mercadoria de g. v. houve apenas 284 toneladas, na de p. v. 15.565 toneladas ou menos 820 do que no anno anterior.

O trafego d'algumas mercadarias mostra uma tendencia manifesta para subir, apesar da crise de Angola que influiu poderosamente nas receitas da companhia.

Ainda assim a sua conta de ganhos e perdas fecha

com o saldo positivo de 264 contos e tudo denota uma perspectiva lisongeira para a sua linha.

Alguns mappas publicados com peças justificativas do relatorio teem grande interesse.

Está neste caso o que se refere ao transporte do café que dá 2.472.915 kig. e que produziram 56 contos.

A companhia está negociando com o governo um contracto sobre a base da desistencia do direito do prolongamento da linha a Malange.

Folgamos com saber que se pôdem conciliar os seus legitimos interesses com os superiores interesses do paiz.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Administração

Serviço de Contabilidade Central

Tendo sahido erradas, por lapso de revisão, algumas das listas de amortização de obrigações d'esta Companhia, ficam aquellas rectificadas, como segue:

«Diario do Governo» n.º 72, de 31 de março de 1900

Obrigações de 3 por cento, privilegiadas, de 1.º grau (Emissão Beira Baixa)

Onde se lê: 42.202 e 49.203 = 2», deve lêr-se: 49.202 e 49.203 = 2».

Obrigações de 3 por cento, privilegiadas, de 2.º grau

Onde se lê: «237.413 a 337.415 = 3», deve lêr-se: «237,413 a 237.415 = 3».

Obrigações de 4 1/2 por cento, privilegiadas, de 1.º grau

Onde se lê: «7.135 — = 1», deve ler-se: «7.135 — = (a) 1».

«Diario do Governo» n.º 26, de 1 de fevereiro de 1901

Obrigações de 3 por cento, privilegiadas de 1.º grau (Emissão Beira Baixa)

Onde se lê: «21.537 a 51.541 = 5», deve lêr-se: «21.537 a 21.541 = 5».

«Diario do Governo, n. 165, de 27 de julho de 1901

Obrigações de 3 por cento, privilegiadas, de 1.º grau

Onde se lê: «18.886 a 18.873 = 8», deve lêr-se: «18.866 a 18.873 = 8».

Onde se lê: 72.203 a 72.205 = 3», deve lêr-se: «72.203 a 72.204 = 2 e 85.205 = 1».

Obrigações de 4 por cento privilegiadas, de 1.º grau

Onde se lê: «6.675 a 6.691 = 7», deve lêr-se: «6.685 a 6.691 = 7».

«Diario do Governo», n. 130, de 14 de junho de 1902

Obrigações de 3 por cento, privilegiadas, de 1.º grau

Onde se lê: «195.016 a 165.018 = * 3», deve lêr-se: «195.016 a 195.018 = * 3».

Obrigações de 4 por cento, privilegiadas, de 2.º grau (Terrenos do Tejo)

Onde se lê: «29.005 e 20 006 = 2», deve lêr-se: «29 005 e 29.006 = 2».

Lisboa, 11 de novembro de 1902. — Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — O Presidente do Conselho de Administração, Antonio M. P. Carrilho.

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de outubro de 1902

Activo	
Capital empregado:	
Construcção até Guimarães.....	827:877\$404
Prolongamento até Fafe.....	22:681\$067
Materiaes em deposito.....	26:069\$767
Effeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Devedores diversos.....	22:082\$873
Exploração. Despesas geraes de 1902.....	25:014\$865
Gerencia (despesas da séde) de 1902.....	2:480\$080
Conta de juros de 1902.....	14:650\$133
Dividendo de 1902.....	8:922\$000
Dinheiro em deposito.....	15:500\$000
Caixa.....	202\$380
	<u>978:980\$569</u>

Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas, seus credits.....	115\$500
Por effeitos depositados e de caução.....	13:500\$000
Depositos e fianças.....	1:825\$205
Contas em liquidacão.....	7:749\$298
Exploração, receita geral de 1902.....	90:091\$252
Dividendos a pagar.....	1:181\$000
Juros de obrigações a pagar.....	762\$750
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortizacão.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:816\$127
	<u>978:980\$569</u>

Porto, 8 de novembro de 1902—Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O Gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

BÓLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1902

A reunião, em 5 do corrente, da assembléa geral extraordinária do Banco de Portugal, convocada, como é sabido, para deliberar sobre as modificações a introduzir nos estatutos do mesmo banco perante o novo contracto entre esse estabelecimento e o governo, nada fez progredir os trabalhos já iniciados sobre o assumpto. A proposta da direcção do banco, versando sobre a eleição de onze membros que dessem, reunidos, parecer sobre o projecto do contracto e consequente reforma dos estatutos, foi desde logo combatida por um grupo de accionistas, firmados no artigo 83.º da presente lei organica, que dispõe não poder reunir-se a assembléa geral extraordinaria para fins differentes de—«alteração de estatutos, prazo de duração, augmento de capital, dissolução e liquidacão do banco.»—

Em face d'este artigo, argumentaram os oppositores á proposta que a regra devia ser: deliberar a presente assembléa sobre as alterações a effectuar na lei, e depois, precedidas as devidas formalidades, convocar-se outra assembléa, mas essa ordinaria, como unica legal e competente para apreciação e estudo de contractos.

Depois de discussão acalorada, venceu, em votação nominal, a proposta da direcção. Tratou-se, acto continuo, de se elegerem os onze membros alludidos na mesma proposta. Apurado e escrutinio, tres dos accionistas discordantes mandaram para a mesa um protesto contra todas as deliberações tomadas na presente sessão da assembléa, como offensivas aos artigos 83.º e 87.º dos estatutos do banco.

Já aqui, neste mesmo logar, vae em um anno, o dissémos, e repetimos agora:—sejam quaes forem os desaccordos e delongas que interpretações da lei, ou outras razões quaesquer, possam trazer a esta malfadada questão do contracto, o positivo é que ha-de ser aprovado em todas as suas bases primordiaes. Por outras palavras: a conta corrente entre o banco e o thesouro publico ha-de passar a ser gratuita e subir do actual limite de 27 mil contos para o de 41 mil pela inglobação nelle dos dois empréstimos pelos contractos de 4 de dezembro de 1891 e 14 de janeiro de 1893.

Poderão as razões do protesto a que nos referimos ser dadas como legitimas pelos tribunales que hão-de julgar, e assim tere-mos protrahida a questão, por tempo indeterminado, sem que este novo compasso de espera tenha outra utilidade mais que não seja um mero respeito pelas formalidades legais. Vencendo assim os discrepantes, e alterados os estatutos pela assembléa extraordinaria, a ordinaria virá em seguida approvar o mesmo que a presente approvaria, se lhe não contestassem faculdades para tanto. Isto é fatal, porque o que as urgencias impõem tem muita força. Tem imperiosamente de ser.

Agora, em nosso modesto parecer, o que os accionistas do banco, no seu proprio interesse e no beneficio geral do paiz, deviam trabalhar para conseguir do Estado, por todos os meios e formas legais,—era que, nas bases do contracto definitivo, ficasse bem claramente manifestado e consignado o principio de amortisações annuaes, desde certa data precisa, não só na conta corrente do thesouro como ainda na importancia total da circulação fiduciaria. E' principio assente que as circumstancias actuaes do erario não permitem que este possa continuar a pagar ao banco os juros do capital dos dois empréstimos referidos. Paciencia; farão os accionistes o sacrificio de prescindir d'esses juros, para se não aggravar o estado financeiro da nação. São 434 contos de réis annuaes que o governo economiza... e que talvez cogita aplicar (lá capaz d'isso é elle) na diffusão da instrucção primaria e outras carencias nacionaes. O grande caso é que teremos a conta corrente do thesouro com o banco elevado de 27 a 41 mil contos de réis. Mas ao menos, se esta conta corrente não tem juros, aproveitem-se todas as formas de se segurar o capital.

Pelo que respeita á diminuição progressiva embora paulatina, da circulação fiduciaria, são tão obvias as vantagens e tão frisan-te a necessidade d'esta medida, que nos torna desnecessario en-carecel-a. Por si se justifica ella, e pelas circumstancias em que ha onze annos nos achamos. Procurar pois todos os meios de a ir, quanto possivel, reduzindo a proporções razoaveis, não é ape-nas um beneficio para o credito interno e externo do banco emissor,—é um dever nacional, para o qual devem contribuir todos os que estiverem no caso e em posição de o fazer.

*

A bolsa na quinzena:

Valores do Estado: As inscrições affluiram, d'esta vez, ao mercado com maior numero de vendedores, oscillando os preços entre 39,95 e 40,00 assentamento e 39,60-39,70 coupon. De obrigações o movimento foi menor, sobresaíndo, ainda assim, as de 4 1/2 % 88 que se cotaram a 56.400 assentamento e 56.200 coupon.

Accções de bancos e companhias. O papel bancario teve uma sensível procura que, naturalmente, se reflectiu em alta de preços. As accções do Banco de Portugal subiram de 151.200 em 3, para 153.000 em 12. As do Banco Commercial rarearam, ficando a 138.100. As do Lisboa & Açores, da mesma forma, cotando-se a 127.500. As do Ultramarino, não obstante terem tido sempre ven-dedores, subiram de 119.200 para 119 500.

As accções dos Tabacos tiveram, d'esta vez, menor movimen-to, subindo, todavia, os preços de 137.700 para 138.200. As dos Phosphoros é que foram muito procuradas, accentuando-se firme a alta que, de 81.600, chegou a 84.900 em 10, declinando to-davia, depois, para 83.900 em 13.

Obrigações do Credito Predial: Tiveram preferencia as de 5 % prediaes, que se fizeram entre 92.600 e 92.700.

Obrigações da Companhia Real. Proseguiu ainda a procura para as do 2.º grau, oscillando os preços entre 35.950 e 36.100.

Empresas africanas: As accções da Companhia de Moçambi-que variaram entre 9150 e 9300, contado, 9250 e 9300 fim no-vembro, e 9150 9300 fim dezembro. As da Zambezia 5100-5050, contado, 5000-5100 fim novembro e 5050-5100 fim dezembro.

As obrigações «Atravez Africa» tiveram boa procura e alta de preços, que de 95.000 em 3, attingiram 97.000 em 7, decli-nando, todavia, para 96.300 em 13.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	42 1/2	42 7/16	Desconto no Banco	
» cheque. .	42 1/8	42 1/16	de Portugal.....	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	676	677	No mercado.....	6 %
» cheque.	680	682	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	275	276	res	—
» cheque....	278	279	Cambio do Brazil..	12 11/16
Frankfort 90 d/v..	275 1/2	276 1/2	Premio da libra...	1\$160
» cheque..	278 1/2	279 1/2		e
Madrid cheque ...	845	885		1\$170

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14			
Lisboa: Inscrições de assent.	40	—	39,80	—	39,90	39,95	40	40	39,95	39,95	39,95	—	—	—
» coupon	39,80	39,70	39,60	39,60	39,60	39,65	39,75	39,61	39,70	39,70	40	—	—	—
Obrig. 4 0/0 1888.....	21.750	—	—	21.750	—	—	21.750	21.750	—	21.750	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 assent.....	—	49.000	—	—	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon...	—	—	—	—	48.300	49.000	—	—	—	49.000	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent.....	56.400	56.400	56.400	—	—	—	—	56.400	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coup. int.....	—	56.300	56.300	—	56.400	56.400	56.400	56.200	56.200	56.200	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 externo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....	151.200	151.500	—	151.500	—	—	151.500	152.000	153.000	—	153.000	—	—	—
» » Commercial.....	—	—	138.000	138.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » N. Ultramarino..	119.200	—	—	—	119.500	—	119.500	119.500	119.500	119.500	119.500	—	—	—
» » Lisboa & Açores.	126.500	—	—	—	—	—	—	127.000	—	127.500	127.500	—	—	—
» Tabacos coupon....	—	—	137.700	138.500	138.700	—	—	138.400	138.300	138.200	138.300	—	—	—
» Comp. ^a Phosphoros.	81.600	82.000	83.500	83.700	84.000	83.700	84.000	84.000	—	83.900	83.800	—	—	—
» » Real.....	—	—	—	—	—	24.200	—	—	24.300	24.300	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 0/0.....	—	—	95.500	—	—	—	—	—	95.500	95.500	95.500	—	—	—
» » 5 0/0.....	92.700	—	92.700	92.600	92.700	—	—	92.700	—	92.700	92.000	—	—	—
» Comp. ^a Phosphoros.	—	—	92.000	92.000	92.200	92.000	92.000	—	92.000	—	—	—	—	—
» C. ^a Real 3 0/0 1.º grau	—	81.000	—	—	—	—	81.500	81.500	81.500	—	81.200	—	—	—
» » 3 0/0 2.º grau	—	—	36.000	36.000	36.100	36.100	36.100	36.100	35.950	36.900	35.900	—	—	—
» C. ^a Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	63.800	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	95.000	95.500	95.700	96.600	96.700	—	95.800	96.000	96.200	96.300	96.300	—	—	—
Paris: 3 0/0 portuguez.....	32,10	32,05	31,92	31,82	31,80	31,70	31,47	31,60	355	31,50	31,67	—	—	—
Acções Companhia Real...	106	108	106	105	—	—	—	102,50	102,50	—	103	—	—	—
» Madrid Cáceres.....	34,75	—	—	33,75	33,75	33,50	34	34	34	—	33	—	—	—
» Norte de Hespanha..	—	161,50	165	165	163	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid Zaragoza....	356	353	355	353	347	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	215	207	210	207	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. ^a Real 1.º grau	356	360	359,50	360	360	360	361,50	360	360	360	358	—	—	—
» » 2.º grau	157,75	159	159,50	159	159	158	158	158	—	157,50	157,50	—	—	—
» C. ^a Beira Alta.....	94,75	95	97	96	96,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid Cáceres.....	105	105	—	105	105	105	104	104	105,50	—	105	—	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	341,50	342,50	342	342,50	342	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 portuguez.....	31,62	31,75	31,62	31,62	31,62	31,62	31,50	31,50	31,50	31,50	31,50	—	—	—
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	—	—	—
Amsterdã: Atravez Africa...	82,19	82,19	81,75	81,75	82,50	82,50	82,50	82,93	82,93	82,93	82,93	—	—	—
Bruxellas: Atravez Africa.....	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	83,75	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1902			1901			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902	1901	1902	1901
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rêde e nova não garantida...	22 28 Out 693	102 662 000	148.141	693	101.428.049	146.360	3.692.637.000	3.588.632.468	104.004.532	-
		29 4 Nov »	93.666.000	135.160	»	90.885.669	131.148	3.786.303.000	3.679.518.137	106.784.863	-
		- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rêde garanti-da.....	22 28 Out 380	12.011.000	31.607	380	12 732.951	33.507	499.059.000	501 947 532	-	2.888.532
		29 4 Nov »	13.080.000	34.421	»	12.166.331	32.016	512.139.000	514.113.863	-	1.974.863
		- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sul e Sueste.....	17 23 Set. 494	29 136 435	58.980	488	26 416.710	54.132	868 888.219	778.913 866	89.974.353	-
		24 30 » »	32.087.570	64.954	»	28.052.465	57.484	900.975.789	806 966.331	94.009.458	-
		- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		24 30 Set. 358	33.115.561	92.501	358	29.353.580	81.993	1.014.999.881	964.892.188	50.107.693	-
Minho e Douro....	1 7 Out »	34.074.174	95.179	»	35 548.955	99.298	1.049 074.055	1.000.441.143	48.632.912	-	
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	24 30 Set. 253	15.293.060	60.446	253	13 056.444	51.606	296.470.914	273.292 961	23.177.958	-	
Beira Alta.....	1 7 Out »	8.787.346	34.732	»	8.037.082	31.767	305.258.260	281.330.043	23.928 217	-	
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	- - - -	105	-	-	105	-	-	-	-	-	-
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1 7 Out 34	2.056.850	60.495	34	2.119.080	62.325	76 917.218	73.776.916	3 140.302	-	-
Guimarães	8 14 » »	1.785.895	52.526	»	1.871.340	55.039	78 703 113	75.648.256	3.054.857	-	-
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	1 30 Set. 64	17.003.421	265.678	64	16.524.709	25.819	194.444.800	178 040.196	16.404 604	-	-
	14 20 Out 3656 Ps.	2.516.055	688	3656 Ps.	2.461.686	673	87 530.893	83 885.592	3 645.301	-	-
Norte de Hespanha ..	21 27 » »	2 520.310	689	»	2.379.246	650	90.051.203	86.264.839	3.786.364	-	-
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	15 21 Out 3650	2.197 951	602	3650	2.004.943	549	80.903.208	74.782.045	6.121.163	-	-
	22 28 » »	2.058 995	564	»	1 909.985	523	82.962.202	76.692.029	6.270.173	-	-
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	8 14 Out 1067	421 207	394	1067	381.591	357	17.356.206	15.367 382	1.988.824	-	-
Andaluzes.....	15 21 » »	451.918	423	»	381.737	357	17.808.124	15.749.120	2.059.004	-	-
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	22 28 Out 429	104.821	244	429	89.191	207	3.785.541	3.588.090	197.451	-	-
Madrid—Caceres....	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	15 21 Out 180	55.476	308	180	49.401	274	1.715.089	1.423.680	291.409	-	-
Zafra a Huelva.....	22 28 » »	46.241	256	»	42.566	236	1.761.330	1.466.246	295.084	-	-
	29 4 Nov »	46.371	257	»	47.427	263	1.807.702	1.513.673	294.029	-	-

TRACÇÃO ELECTRICÁ

Deu entrada no ministerio um requerimento do sr. John Clark, como representante do sr. Pienaar, ex-general boer, pedindo a concessão d'uma linha de tracção electrica assente na estrada real entre Braga e Guimarães, na extensão de 21 kilometros.

E' uma bella linha para dar proveito a quem a construir, e de grande utilidade para as relações entre aquellas duas importantes cidades.

Dizem as Novidades:

«Os srs. Joaquim de Sousa Mesquita e Antonio Mauricio Machado da Cruz requereram ao ministerio das obras publicas que lhes seja dada concessão, por 99 annos, para um caminho de ferro de via reduzida, com tracção a vapor ou electrica, assente no leito da estrada que ligue Cella com a praia da Nazareth, sem onus para o Estado.»

Esta linha era projectada primitivamente de Vallado, mas pessoa amiga (e boa amiga) lembrou que o traçado partindo de Cella seria muito mais facil.

Dizemos isto, não para valorizar o conselho mas para informar os leitores de que a projectada via electrica ficará nas melhores condições de perfil e será de grande utilidade para o publico.

As mesmas pessoas teem o estudo feito para outra linha entre Vallado e Alcobaça e parece que, além d'esta, ainda se propõem construir outra entre Leiria e a Batalha.

Ora finalmente que pontos tão importantes como estes vão ter os beneficios da viação accelerada como estamos fatigados de preconizar aqui.

*

Mais outra carta do nosso leitor Ingenio que se nos vae saindo collaborador effectivo. Vae tambem com vista ás *Novidades*, agradecendo, tambem pela nossa parte, a resposta que deu ao nosso leitor.

Sr. redactor. Mil agradecimentos: a V. pela publicação da minha carta, ás *Novidades* pela prompta resposta, e á companhia dos electricos pelos carros de vintem, de que me utilizei logo no dia 3.

Além da modicidade do preço outra commodidade achei, de surpresa, pela qual estou encantado com a companhia; a supressão d'um dos encostos, o que permite aos corcundas, como eu, viajar com toda a commodidade.

Um meu collega, na saliencia espinal, sempre descontente, disse-me que aquillo não era favor a nós, os actuaes, mas uma preparação do material para os corcundas do futuro.

Porque os carros vão diariamente quebrando duas e mais costellas, cá á gente do povo, e dentro em breve já não ha povo de espinha direita para andar nos electricos. Como elles tambem vão quebrando bastantes perninhas, á mistura, a companhia terá que pôr carros-salões, sem bancos, para os coxos se sentarem no chão, e com cabides para as muletas.

Creia-me etc.

F. Ingenio.

A proposito de *carros do povo*, lembrava ha dias Luiz d'Araujo, na *Tarde*, que, ficando os carros de 30 réis para a nobreza, devia haver tambem carros especiaes para o clero.

Ora este, sendo uma classe intermédia, deve pagar preço correspondente, e portanto lembramos á companhia fixar a taxa de 25 réis.

Tambem se nos tornou muito sympathica a ideia do sr. Rodrigues Monteiro, camarista, de pôr nos carros do povo um distinctivo especial. e lembramos que se poderia adoptar sobre o tejadilho a cabeça do Zé Povinho, a immortal criação de Bordallo.

Se se fizessem tambem carros do clero, estes poderiam ter uma irmã da caridade. Assim já todos os conheciam... para fugir d'elles.

Pedras e tiros

O registo dos ataques aos comboios em todas as linhas portuguezas assignala hoje os seguintes casos:

1.º Proximo da estação da Moita, foi apedrejado o comboio n.º 15, ficando um passageiro ferido no rosto.

2.º Nas vizinhanças da estação do Monte das Flores, outro comboio foi attingido por grossas pedras, havendo apenas alguns vidros quebrados.

3.º Entre as estações do Sabugo e Cacem, quando passava o comboio mixto de Alfarellos, que chega ao Rocio ás 5,36 da tarde, foram disparados alguns tiros, que não attingiram passageiro algum, mas que espalhavam bagos de chumbo nas carruagens!

Ao menos, neste ultimo caso não houve da parte do atirador um proposito muito accentuado de malvadez. Foi talvez uma simples brincadeira, sem pontaria. Teve, quem quer que foi—pois a policia não nol-o diz—a amabilidade de nem querer tirar um olho a ninguem. Póde dizer-se que foi um tiro... civil!

LINHAS PORTUGUEZAS

Silves a Portimão.—Deve ser aberto á exploração este troço no corrente mez. Foram apresentados os projectos e orçamentos de uma cocheira de machinas e de um edificio para habitações do pessoal na estação de Portimão e de um caes e valla de acesso para serviço fluvial da estação.

Pias a Moura.—As chuvas prejudicaram os trabalhos atrasando a balastragem da linha, demorada tambem pela grande distancia a que se encontra o balastro.

Olhão á Fuzeta.—Foi enviado ao conselho superior de obras publicas o projecto definitivo do 2.º lanço do prolongamento de Faro-Villa Real, do k. 8 ao k. 20.

São 12 kilometros de facil construcção que estão orçados em 148 contos e comprehendem a estação de Olhão, junto da povoação e em condições de poderem ser levados ao caes por uma linha movida por placas, os vagon em que haja de ser carregado o peixe, a estação da Fuzeta a 500^m da povoação e que serve tambem Moncarapacho e os apeadeiros de Marim e Bias. Não ha obra de arte digna de menção neste troço.

Estação de Contomil.—Foi enviado ao conselho superior de obras publicas e minas o projecto e orçamento de uma estação ao k. 2,5 da linha do Minho e da segunda via entre essa estação e a de Campanhã.

Essa estação, além de ser o entroncamento do ramal de Leixões, é destinada a servir d'estação subsidiaria da de Campanhã. Ali será feita a triagem dos vagon e o serviço dos comboios de mercadorias que aquella estação não comporte.

Mais d'espaco nos referiremos a este importante melhoramento.

Valle do Corgo.—Realizou-se no dia 5 do corrente a praça para adjudicação do caminho de ferro da Regoa a Chaves por Villa Real, ao qual nos temos referido por varias vezes e com detalhada informação.

Foram concorrentes: o sr. Alfredo Menéres, o sr. David Cohen, a casa Fonecas Santos & Vianna e o sr. João Lopes da Cruz.

O sr. Alfredo Menéres offereceu 25:950.000 réis por kilometro; o sr. David Xavier Cohen 25:835.600 réis; a casa Fonecas Santos & Vianna, 24:980.000 réis, e o sr. João Lopes da Cruz, 24:880.000 réis.

Não concordando o sr. ministro das obras publicas com nenhuma d'estas propostas, vae ser aberto novo concurso com curto espaço, permittindo-se o emprego de curvas de raios de 60^m nas secções difficeis e de material articulado. O deposito provisorio é elevado a 30 contos e o definitivo a 100. A adjudicação será provisoria ficando dependente, para se tornar definitiva da aprovação das camaras.

Faro a Loulé. — Os srs. conde de Caria e Vasco Bramão requereram concessão para construirem e explorarem um caminho de ferro de via reduzida, por meio de tracção electrica ou vapor, assente no leito da estrada ligando a cidade de Faro com a villa de Loulé e esta com a sua estação de caminho de ferro.

Sant'Anna a Vendas Novas. — Dia a dia se verifica a actividade com que vão sendo realizados os trabalhos d'esta linha, de cuja construcção é chefe o nosso distincto collega sr. Vasconcellos Porto.

As secções dos trabalhos são tres: a 1.^a entre Setil e Fajardas, a 2.^a Fajardas e Quinta Grande, a 3.^a Quinta Grande e Vendas Novas.

Do Setil até Porto de Muge e de Montalvo a Fajarda está assente a linha para os comboios de serviço.

Atravez d'Africa. — A Companhia dos caminhos de ferro Atravez d'Africa desistiu do prolongamento desde Ambaca a Malange, que lhe estava assegurado por contracto de 1897, reconhecendo a impossibilidade de o realizar com a urgencia que as circumstancias de interesse publico reclamam. Esse prolongamento, que depois será levado a Cassange e ao Congo, como via de penetração na Lunda, fica pertencendo ao Estado.

Nestes termos, publicou o *Diario do Governo* de hontem um decreto que manda proceder immediatamente á construcção, sendo applicadas varias receitas e disponibilidades existentes ás despesas mais urgentes, e inscrevendo-se no orçamento da provincia de Angola as verbas que mais forem necessarias.

De Malange para Cassange ha já feitos os estudos de 150 kilometros, e o Governo faz constar pelos seus jornaes que a construcção não será interrompida por nenhuma circumstancia dependente de forças humanas.

Quelimane ao Tanganika. — Encontramos num importante periodico belga, *Revue Générale Coloniale* as seguintes informações, que teem para nós o mais palpitante interesse:

«Fala-se outra vez na construcção de um caminho de ferro destinado a ligar Quelimane, pequeno porto situado ao norte do Zambese, com o lago Nyassa, e d'ahi com o lago Tanganika. A execução do projecto, concebido ha muitos annos, tem sido retardada pelas difficuldades resultantes do facto de atravessar metade da linha territorio portuguez, e a outra metade territorio britannico. A secção ingleza da linha, isto é, de Chilomo, povoação fronteira, ao lago Nyassa, ou seja uma distancia de 124 milhas aproximadamente, foi estudada ha dois annos pelo governo britannico, que tambem se occupou do prolongamento de 235 milhas até o lago Tanganika. A concessão foi feita á Shire Highland Railway Company, mas não ha tenção de começar a construcção sem se ter a certeza de que a linha será continuada no territorio portuguez até o oceano indico.

Trata-se, pois, de organizar uma sociedade portugueza com o capital de 500.000 libras das quaes 75.000 pertencerão á Companhia da Zambesia. Ao presente, o que apenas existe é uma sociedade de estudos com o capital de 25.000 libras. Ao mesmo tempo, formar-se ha uma companhia ingleza de construcção, a qual dará principio aos seus trabalhos nos dois troços logo que termine a estação das chuvas».

Meridionaes. — A Companhia Real, tendo que nomear dois administradores para o conselho da Companhia dos Meridionaes, escolheu os srs. Bayard e Patrone Junior, os quaes tomaram posse no dia 13.

O conselho ficou assim composto, a'ém d'aquelles srs. com os srs. Antonio da Costa Lima, presidente, Condes de Caria (Bernardo), de Mesquita e de Vill'Alva, Eduardo de Moser, Petra Vianna e M. Emygdio da Silva.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A *Gaceta de los Caminhos de Hierro* informa que de novo se fala na provavel desaparição da Companhia de Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e Portugal e Oeste de Hespanha, reparando-se estas linhas entre as Companhias do Norte e de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Tambem consta que um grande syndicato trata de adquirir as linhas de Medina a Salamanca e de Medina a Zamora e Orense a Vigo, relacionando-se com esta informação a partida para Paris do director da Companhia do Norte, que os jornaes hespanhoes noticiam.

O nosso collega de Madrid acrescenta que são muitos os partidarios da idéa de que os caminhos de ferro hespanhoes constituam duas unicas grandes rês, mas lembra mais uma vez quão pouco satisfatorios resultados teem dado, a todos os respeito, as fusões já levadas a effeito.

*

Parece que vae ser uma realidade o caminho de ferro de Noguera-Pallaresa, o que representa um excellente negocio para a Companhia do Norte, que se propõe adquirir a concessão directa.

*

A Companhia dos Caminhos de ferro de Villena a Alcoy, Yecia e Alcudia de Crespins, julga ter feito desaparecer as contrariedades que dificultaram o convenio proposto aos seus crédores, em virtude de que poderá entrar num periodo novo de administração.

*

Projecta-se estabelecer um pequeno caminho de ferro entre Vigo e Mondariz, passando por Porriño, Puente Areas e Salvatierra.

Metade da emissão necessaria de 3 milhões de pesetas foi immediatamente coberta.

Este caminho de ferro terá uma extensão de 36 kilometros.

*

Estão concluidas as obras do prolongamento até Puertolano do caminho de ferro de Valdepeñas a Calzada de Calatrava, ficando agora com 91 kilometros.

*

A Companhia do Sul de Hespanha está dando grande actividade á construcção das tres linhas ferreas de Linares a Almeria (prolongamento) Moreda a Granada, e Baza a Guadix.

Espera-se que, na linha de Moreda a Granada, o troço até Albolote estará concluido dentro de tres ou quatro mezes.

*

O governo de Madrid approvou o projecto e condições da concessão do caminho de ferro de via reduzida entre Alicante e Villajoyosa, que pertence á Companhia dos caminhos de ferro de Alicante a Marina.

Foram dadas ordens immediatas para o rapido proseguimento das obras.

*

Devem começar na proxima primavera os trabalhos de explanação para a nova linha ferrea asturiana do Norte a Torrelavega e Requejada.

*

A companhia do caminho de ferro de Alicante a Marina projecta estabelecer uma importante communicação d'aquella zona com a rede geral.

Em primeiro lugar trata de construir um caminho de ferro de via reduzida que, partindo de Alicante, e seguindo por San Juan e Campello, vá terminar em Villajoyosa, conseguindo assim não só pôr este porto, que é um dos mais importantes da Hespanha, em contacto directo com a capital da provincia, mas ainda em communicação tambem directa com Madrid, e por consequente com toda a peninsula.

Depois, esta linha será prolongada até Denia, que é o seu principal objectivo, estabelecendo a communicação de povoações importantes, como Pego, Javea e outras.

França

Foi inaugurado um importante viaducto através do valle de Vieur, perto de Tanus, para a passagem da linha ferrea de Rodez a Carmaux.

Esta linha atravessa uma região quasi deserta, arida e pobre, promettendo tornal-a dentro de breves annos prospera e mesmo rica. Para isso começará por trazer-lhe os phosphatos que ha tanto lhe faltam, e depois de a tornar bem fertil lhe proporcionará o movimento de uma ampla industria.

O viaducto de Vaur galga audaciosamente o valle numa distancia de meio kilometro, e é d'uma construcção admiravel como resistencia e ao mesmo tempo como apparencia ligeira.

Inglaterra

Vão muito adeantadas as obras de construcção do caminho de ferro tubular, Great Northern and City Railway, que brevemente será inaugurado em Londres.

O fim d'este caminho de ferro é pôr em communicação a estação do Parque de Finsburg, da linha principal do Great Northern, com a City, em Moorgate Street, encurtando esse longo trajecto de modo a poder ser percorrido em 13 minutos e meio.

Os tubos d'este caminho de ferro differem muito em diametro dos anteriormente construidos: medem 3,^m35. O diametro dos tuneis nas estações intermédias é de 5,^m85 e nas cabeças de linha é de 6,^m41, quasi o dobro das dimensões do Central de Londres, que até agora eram consideradas as maiores. D'este modo, poderá circular na nova linha todo o material de qualquer outro caminho de ferro dos que existem em Inglaterra.

Os tubos não são exclusivamente de ferro; a metade inferior é construida de ladrilho, e só a superior é que é composta de vigamentos de ferro, o que contribue para diminuir as vibrações.

Cada comboio, movido pela electricidade, poderá comportar 500 passageiros.

Dinamarca

A administração dos caminhos de ferro do Estado dinamarquez creou agora, á semelhança do que existe na Suissa, os bilhetes de assignatura de curto prazo, dando direito a viajar em todas as linhas nas seguintes condições:

14 dias em 2.^a classe 46 francos, em 3.^a 28 francos; 30 dias, em 2.^a classe 70 francos, em 3.^a 41,50 francos; 60 dias, em 2.^a classe 130 francos, em 3.^a 73 francos; 90 dias, em 2.^a classe 140 francos, em 3.^a classe 84 francos.

Estados Unidos

Uma das maravilhas ferro-viarias, que maior interesse despertam em toda a America do Norte é a gigantesca obra do engenheiro americano Henri Meiggs, que se lembrou de ligar a costa do Oceano Pacifico, no Peru, com o Amazonas e o Oceano Atlantico. De tão audacioso que era este projecto, chegava a parecer inconcebível, taes as difficuldades que se apresentavam á sua realização, quando se pensava na necessidade de atravessar a imensa cordilheira dos Andes, uma das maiores do globo terrestre.

Admiravel, grandiosa devéras, é a obra d'esse caminho de ferro, não só pela sua majestade, mas ainda pela incommensuravel altura que a linha alcança, em certos pontos, onde o viajante experimenta os effeitos proprios das condições atmosphericas que reinam nos mais elevados pontos do globo. Pouco antes de se chegar á estação de Chicla, a respiração começa a tornar-se difficil e o passageiro sente-se acommettido de um mal estar que só pouco a pouco desaparece, á proporção que o caminho de ferro desce pela vertente opposta. Essa estação de Chicla está situada a 4.236 metros acima do nivel do mar. Mas ha ainda mais no projecto do engenheiro Meiggs: o seu caminho de ferro ha de attingir 5.176 metros, quando chegue ao ponto mais elevado do traçado!

Madagascar

Realizou-se a inauguração do primeiro troço do caminho de ferro de Madagascar, que parte de Brickaville e vae até Sandrant-simbona. Este acontecimento emocionou profundamente os indigenas.

A colonia de Madagascar foi auctorizada a contrahir um emprestimo de 14 milhões, exclusivamente destinado á construcção de uma nova linha de Aniverano até Tananarive.

Companhia Real

Parecer do Conselho Fiscal
apresentado á assembléa geral dos accionistas
em 30 de junho de 1902

Senhores Accionistas da Companhia Real
dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Com a costumada satisfação respondemos hoje ao relatorio, que, em virtude dos preceitos estatutarios, nos foi remettido pelo

digno presidente do Conselho d'Administração da nossa Companhia.

O quadro de pag. 8 compendia, de maneira assaz eloquente, a magnifica administração do anno de 1901, o que não desdiz da dos annos immediatamente anteriores. Todos os elementos, em que a administração assenta, são concordes e harmonicos para demonstrar que esse resultado devia ser qual é: receitas accrescidas no total, despesas em progressão inferior ás receitas; percurso dos nossos comboios augmentando e a receita do kilometro-trem e kilometro-via maiores; cambios mais favoraveis...finalmente tudo indica a continuação do periodo florescente em que entrou a Companhia Real, ha annos a esta parte. O Estado tem nisto o seu quinhão (o que demonstra o cuidado e honestidade da nossa gerencia) pois a quantia que nos paga *por garantia de juros* tem diminuido progressivamente.

Receitas de passageiros, de mercadorias de grande e pequena velocidade tem augmentado de modo que temos a consignar uma melhoria de 236:351\$890 réis nas receitas brutas, ou de 132:970\$ nas receitas liquidas, já diminuido o beneficio que teve o Estado. Para se chegar a estes melhores resultados empregaram-se esforços legitimos, como são os progressivos melhoramentos nos serviços, quer no material, quer nas velocidades, na cuidadosa combinação de horarios, nos bilhetes de assignatura...tudo commo-didades para o publico, a que elle tem retribuido com a sua maior concorrência. Assim é que o *expresso*, inaugurado a titulo de experiencia entre Lisboa e Porto, que no começo era *bi-semanal*, se tornou em *diario* a partir da segunda metade do anno de 1901, e promettendo a nossa intelligente direcção geral fazer este percurso em 6 horas, em vez de 7, como leva hoje, logo que tenha promptos os melhoramentos de via em execução. O publico reconhece, como não podia deixar de reconhecer, os constantes cuidados que a nossa administração emprega para o bem servir e corresponderá sempre com o seu favor. O augmento de receitas no transporte de mercadorias, sempre o julgamos da maior significação, tanto para designar actividade economica d'um paiz como a solidez de qualquer empresa ferro-viaria. Ora esse facto que se tem dado nos annos precedentes continuou no ultimo da nossa gerencia e por isso nos felicitamos.

Melhorou o nosso trafego com a nação vizinha e ultimamente inaugurado sob a rubrica *franco-hispano-portuguez*, ainda que tropeçando nas difficuldades, sempre naturaes em qualquer innovação, antevê-se que poderá ser ainda fructifero.

Para os bons resultados obtidos nos ultimos annos tem poderosamente concorrido o constante aperfeiçoamento dos nossos serviços, que, sem graves augmentos de despesa, cada vez melhor correspondem ao seu fim: o nosso pessoal tem sido augmentado e melhorado; assim como o que diz respeito a machinismo, utensilios de todas as ordens, mobiliario, reparações de via, novas construcções e reparações de edificios, tem merecido o maior cuidado. Por isso o nosso material circulante e fixo é mais valioso, as machinas correspondem melhor ás novas velocidades, a via está mais perfeita, tratando-se actualmente do assentamento da via dupla entre Gaia e Espinho. Não podemos passar em claro do muito que se tem obtido do zelo do pessoal das estações, que é o que mais em contacto está com o publico.

Na segunda parte do lucido relatorio do nosso Conselho de Administração, se explicam em detalhe as modificações occorridas durante o anno de 1901 nas differentes verbas do nosso balanço, em relação ao do anno precedente. A simples leitura d'essas paginas mostra como toda a nossa administração correu regular e methodica e como se cumpriram effizamente todas as causas do convenio de maio de 1894.

Teem-se ajustado liquidações com alguns devedores e tem-se realizado venda de parte dos importantes terrenos que possuimos marginaes ao Tejo, tendo o seu producto tido a applicação legal. Tambem o nosso fundo de *reserva especial* está regularmente constituído, como era dever que estivesse.

A pagina 24 e seguintes encontramos exposta, d'uma maneira clara e succinta, a situação economica da nossa empresa: entrada e sahida de dinheiro, recursos em caixa, prejuizos por transferencia de fundos para o estrangeiro. Houve nos cambios uma pequena vantagem de 12 contos de réis sobre o anno precedente, e muito mais importante poderia ser se não fossem excepcionaes as remessas de dinheiro por fornecimentos diversos. Devemos notar, porém, que a grande melhoria de cambios se deu na nossa praça durante o anno que agora corre e que os beneficos effeitos que d'ahi nos advirão se farão sentir no actual exercicio. Mas como os resultados de toda a nossa exploração sejam valiosos, o Conselho de Administração, d'accordo com o *Comité* de Paris, resolveu não só fazer um resgate suplementar de obrigações do segundo grau, mas ainda distribuir juro maior de que no anno precedente ás mesmas, como se vê a pagina 26 do relatorio.

Um facto que não podemos passar despercebido é o da maior valorização dos terrenos que possuimos marginaes ao Tejo entre Alcantara e Belem. Tem sido esta valorização progressiva, pois que tendo vendido em 1895 os primeiros metros quadrados a 3\$000

réis cada um, no anno de 1901 nos pagaram cada metro a 7\$000 réis. Esta receita traz-nos importante melhora á nossa situação financeira pela applicação estatutaria que tem tido na compra de obrigações. A extensão de terrenos que ainda temos para offerecer á venda é assaz importante.

A troca e estampilhagem das obrigações da Companhia nos termos do convenio fez-se regularmente, sendo diminuto o numero d'aquellas que se não apresentaram com este fim.

Apesar de ser attinente á exploração do anno corrente, devemos mencionar, congratulando-nos com o Conselho de Administração, o resultado das 20 primeiras semanas de exploração de 1902 que já está apurado. Por elle se vê que já é valioso o augmento das nossas receitas em relação ao mesmo periodo do anno anterior e que portanto continuamos na feliz série progressiva dos nossos rendimentos.

Temos de lembrar aos senhores accionistas que no cumprimento regular dos nossos estatutos terminam este anno o seu mandato alguns dos seus delegados:

No Conselho de Administração.

João Pedro Diogo Patrone Junior,

e no Conselho Fiscal

Alfredo Mendes da Silva

Francisco Teixeira de Queiroz

e que todos poderão ser reeleitos se continuarem a merecer a vossa confiança.

O Conselho Fiscal segue o parecer do Conselho de Administração no tocante a honorarios aos corpos gerentes, commissario régio e seu adjuncto, isto é, que sejam conservados os mesmos que foram votados na assembléa geral do anno precedente.

No dia 3 de maio do anno corrente foi lavrada a escriptura para tornar definitivo o contracto de 25 de novembro de 1899 com a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, para a construção e exploração da linha ferrea que de Vendas Novas virá entroncar na nossa linha de Leste e isto conforme a resolução da nossa assembléa geral de 30 de junho de 1900. Já se deu começo aos trabalhos convencionados.

Temos de registrar dois lutos nos corpos gerentes da nossa companhia e fazemol-o com verdadeiro sentimento. O primeiro succedido em 1901 é o da morte do Sr. G. Buron que morreu em França, o segundo já succedido este anno é o do Conselheiro d'Estado. Frederico de Gusmão Corrêa Arouca, prestante membro do Conselho d'Administração e da Comissão Executiva da Companhia Real. Este ultimo conhecido e estimado de todos nós, deixou-nos verdadeira magua, pelo affecto pessoal que cada um de nós lhe tinha.

Como facto exterior á nossa administração propriamente dita, mas que muito nos interessa pela sua natureza especial, temos de nos referir á situação especial das Caixas de Soccorros e de Reformas e Pensões dos nossos empregados. Estas duas utilissimas instituições, funcçãoando independentes, porém harmonicamente ligadas de modo que os ganhos da primeira tirados de transacções com os empregados, a favor dos mesmos empregados revertem, sendo levados a augmentar os fundos da segunda, tem satisfeito cabalmente aos fins para que foram instituidas, sendo modelar a sua administração.

O Conselho Fiscal examinou o balanço da Companhia e todas as suas contas subsidiarias, encontrando a escripta regular nas suas operações.

Os factos que acabamos de expôr resumidamente fornecem o funcionamento organico, a vida, da nossa empresa e mostram pela sua concatenação a prosperidade sempre crescente, manifestada de anno para anno, quão cuidadosa, sensata e intelligente tem sido a nossa administração, a direcção geral dada aos serviços e o bom querer dos nossos empregados, merecendo portanto o nosso applauso, como entendemos merecerá o dos senhores accionistas a quem temos a honra de propôr:

1.º Que louveis o Conselho d'Administração a Comissão Executiva sua delegada, a Direcção Geral e todos os collaboradores, incluindo os empregados de somenos categoria; pelo modo activo, dedicado e solícito com que teem trabalhado para a prosperidade da nossa empresa;

2.º Que lanceis na acta um voto de profundo sentimento pela morte dos membros do Conselho de Administração os srs. G. Buron, succedida em 1901, e Conselheiro d'Estado Frederico de Gusmão Corrêa Arouca, occorrida no anno corrente, dando-se d'isto participação a suas familias;

3.º Que dos productos liquidados da gerencia de 1901 seja applicada a quantia de 52:893\$573 réis á compra de obrigações do 2.º grau, como resgate suplementar estatutario das mesmas obrigações;

4.º Que as obrigações do 2.º grau se distribua pelo excesso de 1901,

2,5 francos ou 2 marcos por cada obrigação de 3 %

3 1/3 francos ou 2,66 2/3 marcos por cada obrigação de 4 %

3,75 francos ou 3 marcos por cada obrigação de 4 1/2 % captivos de impostos estrangeiros, de luzidos no acto do pagamento:

5.º Que aproveis os actos da gerencia e respectivo balanço;

6.º Que sejam conservados os honorarios dos corpos gerentes do commissario régio e seu adjuncto, da mesma forma que foi determinado para o anno precedente;

7.º Que procedaes á eleição d'um membro do Conselho d'Administração e de dois membros do Conselho Fiscal.

Lisboa, 14 de junho de 1902.

Antonio Centeno, Presidente. — Alfredo Mendes da Silva Secretario. — Manuel Joaquim Alves Diniz. — Manuel José Monteiro. — Conde de Verride. — Francisco Teixeira de Queiroz.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes Linha de Cascaes

A partir de 1 de novembro de 1902, cessam as restricções relativas á venda de bilhetes de 3.ª classe entre as estações de Caes do Sodré e Algés para os comboios tramways que se destinam ou procedem de Cascaes, fazendo portanto os referidos comboios serviço de passageiros de todas as classes de qualquer das estações para as outras. Lisboa, 31 de outubro de 1902.

Imposto do sello

Conforme as disposições leaes vigentes em relação aos transportes pelas linhas da Companhia, foram estabelecidas as novas taxas seguintes:

A — Bilhetes de assignatura para transporte, por grande velocidade, de comestiveis, nos arredores das cidades.

Taxa por bilhete:

1.ª — quando o preço da assignatura não exceder a 3\$600 réis, 300 réis.

2.ª — excedendo, mas sendo inferior a 10\$000 réis mensaes, 600 réis.

3.ª — excedendo, de cada 10\$000 réis mensaes ou fracção indivisivel, 600 réis.

B — Documento que substitua a guia de bagagens, 20 réis.

Idem, que substitua a carta de porte de quaesquer expedições, 60 réis. Lisboa, 3 de novembro de 1902.

Tarifa especial P. H. F. N.º 4—Pequena velocidade

(Annexo á tarifa especial commun n.º 200 das linhas francezas)

Desde 5 de novembro de 1902, deixam de ser incluidas na 1.ª classe da tarifa supra citada os carros automotores (*voitures automotrices*), e carros automoveis (*voitures automobiles*).

D'ora avante estes transportes serão taxados, portanto, nos tractos Portugal-França ou vice-versa, pelas tarifas geraes de todas as companhias interessadas. Lisboa, 4 de novembro de 1902

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Arrendamento do buffete de Alfarellos até 31 de dezembro de 1904

Pela 1 hora da tarde do dia 15 do corrente, perante a commissão executiva d'esta companhia, na estação de Lisboa (Rocio) serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para o arrendamento do buffete da estação de Alfarellos, até 31 de dezembro de 1904.

As condições para este arrendamento estão patentes na repartição central do movimento, estação de Lisboa (Santa Apollonia) todos os dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde, e na estação de Alfarellos, em poder do chefe da estação de Alfarellos que as apresentará quando lhe forem pedidas.

As propostas serão endereçadas em carta fechada á Direcção Geral d'esta companhia, em Lisboa, estação de Santa Apollonia, com a seguinte inscripção exterior «Proposta para o arrendamento do buffete de Alfarellos, e redigidas segundo o teor seguinte: Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a tomar de arrendamento o buffete da estação de Alfarellos, até 31 de dezembro de 1904, pela quantia de... réis (por extenso) na conformidade das condições que estiveram patentes e das quaes tomei pleno conhecimento—assignatura por extenso e bem legivel.

Lisboa, 3 de novembro de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excelente. Car-sor para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

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 provincia, de inexcitaveis 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.** — Commissões, transportes maritimos 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, commissões, 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.st clas English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

LISBOA **Restaurante Tavares.** — Coziha 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. Numero telephonico, 450.

LISBOA **Rodolfo Beck.** — Commissões 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.^a ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

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

MADRID **Cesar Fereal.** — Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

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

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

NAZARETH **Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 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 á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

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.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 24 de Novembro sahirá o paquete Nile para

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

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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^o
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingлезes, 23, 1.^o

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

COMPANHIA REAL				LISBOA QUELUZ LISBOA				Lisboa Guarda Lisboa				PAMP. MANGUALDE PAMP.							
C. Sodré		Algés		Partida		Chegada		Partida		Chegada		Partida		Chegada					
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	8-50 m.	2-39 n.	12-0 n.	3-35 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.				
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	6-38 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	11-0 m.	9-55 m.	3-50 t.	5-39 t.	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.				
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7-3 m.	3-35 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.	7-30 t.	—	—	—	7-0 t.	10-35 n.	7-20 t.	10-25 n.				
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-24 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.	9-30 t.	—	—	—	h 1-20 t.	3-37 t.	h 5-39 t.	7-40 t.				
7-0 m.	7-15 m.	7-32 m.	7-48 m.	9-37 n.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.	LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA	—	Mangualde Guarda Mangualde							
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	Lisboa	Figueira	Lisboa	—	n 8-55 m.	11-50 m.	u 3-10 m.	6-0 m.				
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.	7-0 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-3 t.	6-45 t.	5-0 m.	5-10 t.	12-10 n.	u 8-30 n.	11-30 n.	n 4-15 t.	7-5 t.				
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-45 m.	—	—	8-51 n.	8-35 m.	MINHO E DOURO											
8-30 m.	8-45 m.	9-2 m.	9-18 m.	Colmra	Figueira	Colmra	—	PORTO FAMALICÃO PORTO				PORTO Braga PORTO							
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.	6-0 m.	7-46 m.	6-5 m.	7-46 m.	f 10-0 m.	11-25 m.	5-0 m.	6-26 m.	f 5-55 m.	9-32 m.	5-25 m.	8-28 m.				
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	12-45 t.	2-30 t.	8-15 m.	9-57 m.	c 4-47 t.	6-10 t.	2-0 t.	3-23 t.	8-15 m.	11-8 m.	f 7-33 m.	9-27 m.				
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	—	—	9-25 n.	11-5 n.	9-22 n.	11-1 n.	7-22 t.	8-49 t.	11-20 m.	1-51 t.	12-19 t.	2-47 t.				
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	Ovar	Porto	Ovar	—	f 4-20 t.	6-12 t.	4-28 t.	7-5 t.	11-30 m.	5-47 t.	—	—				
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.	4-0 m.	5-36 m.	10-6 m.	11-57 m.	5-45 t.	8-35 n.	7-5 t.	10-40 n.	8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	8-28 m.				
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.	7-30 m.	9-18 m.	c 4-10 t.	5-57 m.	11-20 m.	3-53 t.	9-56 m.	2-47 t.	5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7-5 t.				
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	2-5 t.	3-51 t.	4-34 t.	6-40 t.	Porto	Vianna	Porto	—	NINE BRAGA NINE							
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 n.	6-30 m.	7-5 m.	9-48 m.	10-21 m.	5-18 t.	5-47 t.	—	—				
11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-38 t.	Espinho	Porto	Espinho	—	Porto	Vaiença	Porto	—	Porto Vaiença Porto							
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1-3 t.	7-4 m.	8-10 m.	5-40 m.	6-44 m.	8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	8-28 m.	11-20 m.	3-53 t.	9-56 m.	2-47 t.				
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.	9-50 m.	10-56 m.	8-30 m.	9-35 m.	5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7-5 t.	5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7-5 t.				
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.	1-40 t.	2-53 t.	12-14 t.	1-19 t.	Vianna	Vaiença	Vianna	—	Porto Penafiel Porto							
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	4-25 t.	5-32 t.	8-0 t.	4-4 t.	8-0 m.	9-55 m.	6-30 t.	8-35 n.	10-57 m.	12-41 t.	5-9 m.	c 6-52 m.				
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.	7-30 n.	9-40 n.	5-34 t.	6-39 t.	9-22 m.	11-9 n.	7-3 t.	8-49 n.	9-22 m.	11-9 n.	7-3 t.	8-49 n.				
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.	11-5 n.	12-11 n.	9-29 n.	10-34 n.	PORTO REGOA PORTO	PORTO REGOA PORTO	PORTO REGOA PORTO	—	4-40 m.	11-11 m.	4-0 m.	8-45 m.				
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	SUL ESUESTE								2-0 t.	6-31 t.	8-26 m.	1-19 t.				
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.	LISBOA BARREIRO LISBOA	LISBOA BARREIRO LISBOA	LISBOA BARREIRO LISBOA	LISBOA BARREIRO LISBOA	6-0 t.	6-45 t.	4-25 t.	5-0 t.	6-0 t.	10-41 n.	4-0 t.	11-30 n.				
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.	7-45 m.	8-20 m.	5-55 m.	6-30 m.	Lisboa	Setubal	Lisboa	—	Porto	Barca d'Aiva	Porto	—				
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.	9-30 m.	10-5 m.	7-50 m.	8-25 m.	2-20 t.	4-5 t.	7-45 m.	9-40 m.	7-20 m.	3-9 t.	11-7 m.	6-50 t.				
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	12-0 t.	12-35 t.	9-5 m.	9-40 m.	4-30 t.	6-6 t.	1-0 t.	3-5 t.	Regoa	Barca d'Aiva	Regoa	—				
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	4-30 t.	5-5 t.	2-30 t.	3-5 t.	6-10 t.	7-53 t.	3-15 t.	5-0 t.	6-0 m.	10-53 m.	4-0 t.	8-37 n.				
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	—	—	6-35 t.	7-10 t.	GUIMARÃES				TROFA GUIMARÃES TROFA							
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—	7-48 m.	9-30 m.	5-1 m.	6-50 m.	f 7-48 m.	9-30 m.	5-1 m.	6-50 m.				
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	Lisboa	Faro	Lisboa	—	9-50 m.	11-21 m.	f 7-0 m.	9-0 m.	9-50 m.	11-21 m.	f 7-0 m.	9-0 m.				
5-50 t.	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	Lisboa	Pia	Lisboa	—	1-53 t.	3-30 t.	10-51 m.	1-26 t.	1-53 t.	3-30 t.	10-51 m.	1-26 t.				
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	Lisboa	Silves	Lisboa	—	5-25 t.	6-50 t.	4-0 t.	5-35 t.	7-22 t.	8-58 n.	—	—				
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.	Lisboa	Setubal	Lisboa	—	7-22 t.	8-58 n.	—	—	a) Directos ou rapidos. b) Lisboa Caes dos Soldados. c) Porto Campanhã. d) Por Alfaiellos. e) Pelo Norte. f) Dias uteis. g) Domingos e dias santificados. h) Domingos e quartas-feiras. i) Segundas e quintas-feiras. j) Segundas-feiras. k) Segundas e quintas-feiras. l) Segundas, quartas e quintas-feiras. m) Segundas, quartas e sabbados. n) Segundas, terças, quintas e sabbados. o) Segundas, quintas e sabbados. p) Segundas e sextas-feiras. q) Quartas-feiras. r) Quintas-feiras. s) Sextas-feiras. t) Sabbados. u) 1.º e 3.º domingo de cada mez. v) Dia 23 de cada mez.							
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 n.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
7-45 t.	7-55 t.	8-17 n.	8-33 n.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
8-5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-54 n.	Lisboa	Setubal	Lisboa	—												
8-30 n.	8-45 n.	9-2 n.	9-18 n.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
8-50 n.	9-5 n.	9-22 n.	9-38 n.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
9-15 n.	9-33 n.	9-47 n.	10-3 n.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
9-35 n.	9-50 n.	10-5 n.	10-24 n.	Lisboa	Setubal	Lisboa	—												
10-0 n.	10-15 n.	10-32 n.	10-48 n.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
10-45 n.	11-3 n.	10-52 n.	11-8 n.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
11-30 n.	12-15 n.	11-35 n.	11-54 n.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.	Lisboa	Setubal	Lisboa	—												
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
8-5 m.	8-34 m.	8-49 m.	9-18 m.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
12-30 n.	1-3 n.	—	—	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
C. SODRÉ Cascaes C. SODRÉ				Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 t.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
1-40 t.	2-17 t.	12-18 t.	1-24 t.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
7-45 t.	8-50 n.	7-48 t.	8-54 n.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	Lisboa	Faro	Lisboa	—												
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.	Lisboa	Silves	Lisboa	—												
12-25 n.	1-15 n.	11-25 n.	12-2 n.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	—												
Todos param em P. Arcos excepto os a.				Lisboa	Faro	Lisboa	—												

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Dezembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Antuerpia, e Bremen, vapor allemão **Wit-tenberg**. Sahirá a **27** de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a **21** de novembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a **20** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Cadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor francez **Isla de Luzon**. Sahirá a **27** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Corunha, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez **Panamá**. Sahirá de **21** a **22** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a **17** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sahirá a **19** de novembro. Agentes, Gariand Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Huascar**. Sahirá a **2** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool, o vapor inglez **Tagus**. Sahirá a **17** de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres e Antuerpia, vapor inglez **Fortuny**. Sahirá a **20** de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



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



Maranhão, Ceará e Parahyba vapor inglez **Brunswick**. Esperado a **25** de novembro. Agente James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas 31, 1.^o



queiros, 10 1.^o

Mogador, Mazagan, Casablanca, Tanger, Cette, e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a **19** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10 1.^o



New-York (via Açores), vapor portuguez **Donna Maria**. Sahirá a **22** de novembro. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 155, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **27** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a **4** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Corsica**. Sahirá a **17** de novembro. Agente Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, e Parahyba, (Cabedello) vapor inglez **Traveller**. Sahirá a **23** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos vapor allemão **Dresden**. Sahirá a **26** de novembro. Agentes Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



ros, 10, 1.^o

Port Said, Colombo, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **Isla de Luzon**. Esperado a **27** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Sahira a **21** de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o

S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sahira a **21** de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



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

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a **19** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Capellistas, 31, 1.^o

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a **24** de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Vigo e Bordeus, vapor francez **Chili**. Sahirá a **18** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.