

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

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 COMMERCI

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.....	
A CASCAES E CINTRA POR ELECTRICIDADE.....	
PARTE OFICIAL — Decretos de 6 e 13 de Novembro do Ministerio das Obras Publicas.....	
SYMPATHICA INSTITUIÇÃO.....	
ESTATISTICA CURIOSA.....	
NOTAS DE VIAGEM — V — A volta de Wengernap.....	
VIAÇÃO MUNICIPAL E PAROCHIAL.....	
LOCOMOTIVAS INGLEZAS.....	
MOTORES DO METROPOLITANO DE LONDRES.....	
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA.....	

Paginas	PARTE 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
	TRACCÃO ELECTRICA.....	346
	PEDRAS E TIROS.....	346
337	LINHAS PORTUGUEZAS — Silves a Portimão — Pias a Moura — Olhão á Fuzeta — Estação de Contomil — Valle do Corgo — Faro a Loulé — Sant'Anna a Vendas Novas — Atravez d'Africa — Quelimane ao Tanganica — Méridionae.....	346
338	LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Inglaterra — Dinamarca — Estados Unidos — Madagascar.....	347
339	COMPANHIA REAL — Parecer do Conselho Fiscal.....	348
340	AVISOS DE SERVIÇO.....	349
340	ARREMATAÇOES.....	349
341	AGENDA DÓ VIAJANTE	350
342	HORARIO EM 16 DE NOVEMBRO DE 1902.....	351
343	VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	352
343		



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

Lobito á fronteira de Ángola

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 província de Ángola.

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 necessário e até indispensável. A companhia dos caminhos de ferro Atravez da Africa tinha uma concessão e não podia aproveitá-la em virtude dos embaraços financeiros que sofre. 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 aprovado por decreto de 13 do corrente mez, sem que o novo convenio importe para o estado a obrigação de qualquer indemnização a pagar á

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 necessário pararem todos em toda a parte, mas intervallar-se-hão, parando uns em A. C. etc. e outros em B. D. etc. Não haverá rápidos, nem são necessários com um serviço neste género.

— Mas não me falaste nas estações.

— Essas ficarão sendo também apeadeiros. Para que servem elas, 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 Maçãs. Naturalmente a linha não será pela estrada, mas em leito próprio, 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 Maçãs, 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 dizer-o.

— Por enquanto não tem havido mais que simples exposições da ideia, que parece ter sido recebida com agrado por todos. Bem entendido qua a companhia real não pôde vender-nos as suas linhas, mas podemos tomar-as, por contrato 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, podes estar descançado.

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

— Não o duvido. Um serviço neste género deve desenvolver prodigiosamente o movimento de passageiros para aqueles 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 diferença que por lá ella desaparece mais rapidamente do que aqui, aos primeiros raios do sol.»

Com estas palavras sentimos o espírito alliviado d'uma grande e desagradável 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 praticável, desde já, francamente, responderemos que nos parece de grande dificuldade a solução de tal problema, avizando-se um pouco do sonho doirado.

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

Veremos, pois.

PARTÉ 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 Portugueses, 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, distrito 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 socorros dos caminhos de ferro do Estado, evocando á existencia e fadando para bem tão benfica instituição, a que foram atribuidos multiplices fins de assistencia e protecção do pessoal ferroviário e das suas famílias.

Um dos meios previstos de tornar efectiva a sua protecção é a criação de escolas primarias para ensino dos empregados e operários, dos seus filhos, parentes e pupilos menores de ambos os sexos nas localidades em que faltarem os meios de instrucción.

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 instrução, rezidem ali e nas imediações sessenta crianças sendo trinta e nove do sexo masculino e vinte e uma do feminino, das quais trinta e cinco pertencem a famílias de empregados dos caminhos de ferro.

Vae crescendo de importancia e portanto em população aquela estação, onde em breve terá de ser instituída 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 estranha ao pessoal ferroviário, importa franquear-lhe o aproveitamento de instrucción que ali seja ministrada, cooperando a Direcção geral d'instrucción publica para a creacão 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, adicionando-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 instrucción 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 socorros dos caminhos de ferro do Estado 2.800 empregados que nella teem a garantia do seu futuro e do das suas famílias.

São numerosos os benefícios dispensados, distribuindo-se cerca de 20.000.000 annuaes em pensões de reforma de sobrevivência, sem fallar nos socorros na doença, nos acidentes extraordinários, nos fornecimentos de gêneros a crédito e nos adeantamentos, benefícios que já se tornaram effectivos.

Permita 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 benefício enfluxo se estenda, não só ao pessoal ferro-viário, mas ainda a todos os que, nas immediações e local onde é instituída, permanecem nas trevas da ignorância.

Secretaria do Estado dos Negocios das Obras Públicas 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 públicas, commercio e industria

Artigo 1º—E' creada na estação da Casa Branca dos caminhos de ferro de Sul e Sueste uma escola, que se denominará *Escola Maria Amélia* para instrucción 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 estranhas ao serviço dos caminhos de ferro.

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

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

Art. 4º A escola será custeada e dirigida pela Comissão Administrativa da Caixa de aposentações e socorros dos caminhos de ferro do Estado nos termos dos artºs 33º, 35º e 37º do regulamento respectivo aprovado por decreto de 31 de janeiro de 1901, sob a inspecção das autoridades escolares.

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

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

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

Art. 8º 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 instrucción primaria, a cargo do qual ficará igualmente a construcção do edificio para funcionamento da escola e residencia dos professores.

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

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

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

Art. 10º Os professores serão requisitados pela Administração dos caminhos de ferro do Estado á Direcção Geral de Instrucción, sendo considerados para todos os efeitos 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 Públicas, Commercio e Industria, assim o entendam 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 Amélia.

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 socorros 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 ufará em dar o seu querido nome a uma escola tão digna de aplauso 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 socorros, donde a nova escola promana.

ESTATÍSTICA CURIOSA

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

França — Rêde explorada em 1900 — 38.109 kilómetros.

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
Produto 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 %.

Inglaterra — Rêde explorada em 1900 — 35.186 kilómetros.

Passageiros.....	961
Grande velocidade.....	184
Pequena velocidade.....	1.350
Diversos.....	150
Total das receitas.....	2.645
Despesas d'exploração.....	1.634
Produto 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 %.

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

Passageiros.....	687
Grande velocidade.....	87
Pequena velocidade.....	1.579
Diversos.....	185
Receita total.....	2.538
Despesas d'exploração.....	1.584
Produto 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 %.

Comparando as receitas brutas de 1899 com o perio-

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

Linhos francesas.....	95
» inglezas.....	79
» allenás.....	106

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

Em relação ás despesas d'exploração frisa o relatorio em questão o aumento 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 logar, pois que a percentagem é de 6 %, aumento que na França pouco excede de 4 % e na Inglaterra de 3 %.

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 accessíveis.

Pelas suas escarpas norte foi que os viajantes começaram a trepar com mais facilidade, ou com menos dificuldade, e atraç d'elles foram os trabalhadores abrindo estradas transitaveis no logar dos estreitos caminhos abertos pela picareta dos excursionistas; por essas estradas começaram circulando os trens ou grimpando os cavalos 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 nível 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 cavalos, a sensacional marrada do cabrito montez, mas em compensação somos suavemente levados a todas as alturas, a uma hora certa, numas carroagens 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 pôde 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 parodiarmos aquella volta do mundo em 60 dias descripta com tanto espirito por Henriot em que o viajante diz

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

Partindo de Interlaken a linha ferrea segue o mesmo traçado da estrada ordinaria, ao lado della, indo bifurcar-se, tambem, em Zweilutchenen 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 supporte, a diferença de nível de 670, o que lhe dá a rampa de 50 %, em média, attingindo 60 e mais.

E' linda a subida e explendida 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 tem frio.

Durante o trajecto vâo-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 diferente, aberta, rebocada por máquina de cremalheira, do sistema Riggensbach.

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, temos elevado 1.272 metros, isto é a média de 13 %.

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 comunicada ao motor por duplo fio aéreo, sustido, a curtos espaços, por fios transversaes pretos em posses de madeira.

O comunicador 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 notável de quantas se tem construído no mundo.

Nunca se imaginou subir em caminho de ferro a uma altura de 4.167 metros como se propõe attingir a linha de Jungfrau, tendo, para mais, que se perfurar continuas montanhas em que os gelos são eternos e as dificuldades 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 provisorio. 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 espectaculo que temos visto.

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

Por vezes o visitante assiste ao emocinante efecto 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 pôde 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 efecto 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 Lautérbrunnen 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 rede geral da nossa viação comprehende: as vias ferreas, as estradas reaes e districtaes, as estradas municipaes e os caminhos. As vias ferreas que funcionam 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 pôde descurar-se.

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

Só por elles 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 necessário para este anno economico.

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

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

Será todavia licito afirmar que outro tanto succeda com a rede municipal e parochial?

Não.

As camaras municipaes, desde as das cidades mais importantes ás villas mais humildes, luctam com dificuldades 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 embellezamentos da terra, para illuminacão, 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 rede 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 inumeros.

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 rurais, 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 abades, apenas tratam da fabrica da egreja, das pompas do culto religioso—festas, musicas, foguetes.

Está sendo necessário 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 prerrogativas 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 estatística que temos presente, a importancia de 221.440 libras sterlinas; no mesmo mez do anno passado, fôra de 144.544 libras, e em 1900, de 112.301 libras. Estes numeros demonstram á evidencia quanto aquelle ramo da industria ingleza aumenta. Os principaes paizes

importadores foram a África do Sul, a Índia e a Austrália.

O valor total das locomotivas exportadas pela Inglaterra durante os cinco primeiros meses do corrente ano foi de 866.359 libras; durante o mesmo período de 1901 fôr 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 eléctricas do caminho de ferro subterrâneo de Londres, as turbinas a vapor Westinghouse. São fabricadas na América pela British Westinghouse Electric and Manufacturing Co. que vai também receber a encomenda do material para a tração eléctrica. Esta instalação é análoga à do Metropolitan District feita pela mesma companhia.

A fonte eléctrica do metropolitano estabelece-se em Neasden com três instalações de 3.500 kilos-voltios; a do Metropolitan District, em Chelsea, com 4 instalações de 5.000 k. v. A corrente triphasica, formada à tensão de 10.000 voltios, é transformada nas sub-estações em corrente contínua para poder actuar nos motores dos carros.

Assembléa geral da Companhia Atravéz d'Africa

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

O relatório e contas da direcção e parecer do conselho fiscal, relativos ao ano findo, foram aprovados.

Equalmente foi aprovado o convenio com o governo acerca da desistência do prolongamento da linha ferrea de Loanda a Ambaca, desde este ultimo ponto até Malange.

Deste relatório que havemos de publicar *in extenso* neste jornal não nos furtamos a extrair desde já uma notícia sumária acerca da situação da companhia.

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

A receita bruta por quilometro vai crescendo. Passou de 254\$270 a 846\$685.

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

E' todavia necessário reconhecer que esta redução poderia não ser tão grande, se as tarifas fossem mais elevadas, pois que, uma parte da mercadoria deixaria de acudir à 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 tráfego dalgumas mercadorias mostra uma tendência 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 lisonjeira para a sua linha.

Alguns mapas publicados com peças justificativas do relatório tem 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 contrato sobre a base da desistência do direito do prolongamento da linha a Malange.

Folgamos com saber que se podem conciliar os seus legítimos interesses com os superiores interesses do paiz.

PARTE FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Administração

Serviço de Contabilidade Central

Tendo saído 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.º 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.º 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:

Construção até Guimarães.....	827.877 \$404
Prolongamento até Fafe.....	22.681 \$067
Materiaes em deposito.....	26.069 \$767
Efeitos 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
	978.980 \$569

Passivo

Capital:

Acções	300.000 \$000
Obrigações	536.310 \$000
Accionistas, seus creditos	115 \$500
Por efeitos depositados e de caução	13.500 \$000
Depositos e fianças.....	1.825 \$205
Contas em liquidação.....	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 amortização.....	3.690 \$000
Fundo de reserva.....	10.000 \$000
Lucros e perdas.....	1.816 \$127
	978.980 \$569

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

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de novembro de 1902

A reunião, em 5 do corrente, da assembléa geral extraordinaria 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 assunto. 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 diferentes de—«alteração de estatutos, prazo de duração, aumento de capital, dissolução e liquidação do banco.»

Em face d'este artigo, argumentaram os opositores á proposta que a regra devia ser: deliberar a presente assembléa sobre as alterações a efectuar 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 desacordos e delongas que interpretações da lei, ou outras razões quaesquer, possam traser 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 emprestimos 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 legítimas pelos tribunaes que hão-de julgar, e assim teremos protraida a questão, por tempo indeterminado, sem que este novo compasso de espera tenha outra utilidade mais que não seja um mero respeito pelas formalidades legaes. Vencendo assim os discrepantes, e alterados os estatutos pela assembléa extraordinaria, a ordinaria virá em seguida aprovar o mesmo que a presente approvaria, se lhe não contestassem facultades 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 fórmulas legaes,—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 permittem que este possa continuar a pagar ao banco os juros do capital dos dois emprestimos referidos. Paciencia; farão os accionistas 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 disso 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 fórmulas de se segurar o capital.

Pelo que respeita á diminuição progressiva embora paulatina, da circulação fiduciaria, são tão obvias as vantagens e tão frisante a necessidade d'esta medida, que nos torna desnecessario encarecel-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 possível, reduzindo a proporções razoaveis, não é apenas 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.

Acções de bancos e companhias: O papel bancario teve uma sensivel 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 vendedores, subiram de 119.200 para 119.500.

As accções dos Tabacos tiveram, d'esta vez, menor movimento, subindo, todavia, os preços de 137.700 para 138.200. As dos Phosphorus e que foram muito procuradas, accentuando-se firme a alta que, de 81.600, chegou a 84.900 em 10, declinando todavia, 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 Moçambique variaram entre 9150 e 9300, contado, 9250 e 9300 fim novembro, e 9150 9300 fim dezembro. As da Zambezia 5100-5500, 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, declinando, 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.....
Paris 90 d/v.....	676	677	No mercado.....
» cheque.....	680	682	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	275	276	res
» cheque....	278	279	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v..	275 1/2	276 1/2	Premio da libra ..
» 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. coupon	40	-	39,80	-	39,90	39,95	40	40	39,95	39,95	39,95	-	-
" 4 0/0 1888.....	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 1890 assent....	21.750	-	49.000	-	-	-	21.750	21.750	-	21.750	-	-	-
" 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	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. 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. Phosphoros.	-	-	92.000	92.000	92.200	92.000	92.000	-	92.000	-	-	-	-
" C. 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. 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 Caceres.....	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. 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. Beira Alta.....	94,75	95	97	96	96,75	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres.	105	105	-	105	105	105	104	104	105,50	-	105	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	341,50	342,50	342	342	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	-	-
Amsterdam: 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 portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1902	1901
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede 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
	29 4 Nov	"	93.666.000	135.160	"	90.885.669	131.148	3.786.303.000	3.679.518.137
Nova rede garantida.....	22 28 Out	380	12.011.000	31.607	380	12.732.951	33.507	499.059.000	501.947.532
	29 4 Nov	"	13.080.000	34.421	"	12.166.331	32.016	512.139.000	514.113.863
Sul e Sueste.....	17 23 Set.	494	29.136.435	58.980	488	26.416.710	54.132	868.888.219	778.913.866
	24 30 Set.	"	32.087.570	64.954	"	28.052.465	57.484	900.975.789	806.966.331
Minho e Douro.....	1 7 Out	"	34.074.174	95.179	"	35.548.955	99.298	1.049.074.055	1.000.441.143
	24 30 Set.	358	33.115.561	92.501	358	29.353.580	81.993	1.014.999.881	964.892.188
Beira Alta.....	1 7 Out	"	8.787.346	34.732	"	8.037.082	31.767	296.470.914	273.292.961
	1 7 Out	105	-	-	105	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	1 7 Out	34	2.056.850	60.495	34	2.119.080	62.325	76.917.218	73.776.916
	8 14 "	"	1.785.895	52.526	"	1.871.340	55.039	78.703.113	75.648.256
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
	14 20 Out	3656 Ps.	2.516.055 Ps.	688.3656 Ps.	2.461.686 Ps.	673 Ps.	87.530.893 Ps.	83.885.592 Ps.	3.645.301
Norte de Hespanha	21 27	"	2.520.310	689	"	2.379.246	650	90.051.203	86.264.839
	15 21 Out	3650	2.197.951	602.3650	2.004.943	549	80.903.208	74.782.045	6.121.163
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	22 28	"	2.058.995	564	"	1.909.985	523	82.962.202	76.692.029

TRACÇÃO ELECTRICA

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 tem 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 benefícios da viação acelerada como estamos fatigados de preconizar aqui.

*

Mais outra carta do nosso leitor Ingenuo que se nos vae saíndo 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. Ingenuo.

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 distintivo 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 atingido 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 atingiram 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 polícia não nos o diz—a amabilidade de nem querer tirar um olho a ninguem. Pode 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 accesso para serviço fluvial da estação.

Pias a Moura.—As chuvas prejudicaram os trabalhos atrazando 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 vagons 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 vagons e o serviço dos comboios de mercadorias que aquella estação não comporte.

Mais d'espaço 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 Fonsecas 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 Fonsecas 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, permitindo-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 distinto 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 contrato 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 kilómetros, 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 Zambeze, com o lago Nyassa, e d'ahi com o lago Tanganika. A execução do projecto, concebido ha muitos annos, tem sido retardada pelas dificuldades 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 fronteiriça, 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 ter a certeza de que a linha será continuada no territorio portuguez até o oceano indicio.

Trata-se, pois, de organizar uma sociedade portugueza com o capital de 500.000 libras das quaes 75.000 pertencerão á Companhia da Zambezia. 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 desapparição da Companhia de Caminhos de ferro de Madrid a Caceres e Portugal e Oeste de Hespanha, repartindo-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 rôdes, mas lembra mais uma vez quão pouco satisfactorios resultados teem dado, a todos os respeitos, 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, Yecla e Alcudia de Crespins, julga ter feito desaparecer as contrariedades que difficultaram o convenio proposto aos seus credores, 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 imediatamente coberta.

Este caminho de ferro terá uma extensão de 36 kilometros.

Estão concluidas as obras do prolongamento até Puerto Llanos 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 meses.

O governo de Madrid aprovou 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 projeta estabelecer uma importante comunicação d'aquelle zona com a rede geral.

Em primeiro logar 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 província, mas ainda em comunicação também directa com Madrid, e por conseguinte com toda a peninsula.

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

Francia

Foi inaugurado um importante viaducto através do valle de Viaur, 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 prospere 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 Viaur galga audiosamente 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 3,35. O diametro dos tunéis nas estações intermédias é de 5,85 e nas cabeças de linha é de 6,41, 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 construída de ladrilho, e só a superior é que é composta de vigamentos de ferro, o que contribue para diminuirem 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 Atlântico. De tão audacioso que era este projecto, chegava a parecer inconcebivel, taes as dificuldades que se apresentavam á sua realização, quando se pensava na necessidade de atravessar a imensa cordilheira dos Andes, uma das maiores do globo terra-queo.

Admiravel, grandiosa devéras, é a obra d'esse caminho de ferro, não só pela sua majestade, mas ainda pela incommensurável altura que a linha alcança, em certos pontos, onde o viajante experimenta os effeitos proprios das condições atmosfericas que reinam nos mais elevados pontos do globo. Pouco antes de se chegar á estação de Chicla, a respiração começa a tornar-se difícil e o passageiro sente-se acomettido 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 nível 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 Sandrantimbona. Este acontecimento emocionou profundamente os indigenas.

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

Companhia Real

Parecer do Conselho Fiscal
apresentado á assemblea 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 continuaçao 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 commodidades para o publico, a que elle tem retribuido com a sua maior concorrencia. Assim é que o *expresso*, inaugurado a titulo de experientia 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 podesrosamente 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, utensílios 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 ocorridas durante o anno de 1901 nas diferentes 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 efficazmente 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 saída 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 supplementar de obrigações do segundo gráu, 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 melhoria 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 aumento 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 Patrón Junior,

e no Conselho Fiscal

Alfredo Mendes da Silva

Francisco Teixeira de Queiroz

e que todos poderão ser reeleitos se continuarem a merecer a vos-sa 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 registar dois lutos nos corpos gerentes da nossa companhia e fazemol-o com verdadeiro sentimento. O primeiro sucedido em 1901 é o da morte do Sr. G. Buron que morreu em França, o segundo já sucedido 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 Socorros e de Reformas e Pensões dos nossos empregados. Estas duas utilíssimas instituições, funcionando 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 aumentar os fundos da segunda, tem satisfeito cabalmente aos fins para que foram instituidas, sendo moderar 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 aplauso, 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 colaboradores, incluindo os empregados de somenos categoria; pelo modo activo, dedicado e solicto 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, sucedida em 1901, e Conselheiro d'Estado Frederico de Gusmão Corrêa Arouca, ocorrida no anno corrente, dando-se d'isto participação a suas famílias;

3.º Que dos productos líquidos da gerencia de 1901 seja aplicada a quantia de 52:893\$573 réis á compra de obrigações do 2.º grau, como resgate supplementar 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 Mon-teiro.—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 restrições 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 sêlo

Conforme as disposições legaes 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.º — quando o preço da assignatura não excede a 3\$600 réis, 300 réis.

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

3.º — excedendo, de cada 10\$000 réis mensaes ou fracção invisivel, 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 includas 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 trajectos 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 reparição central do movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia) 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 Apolonia, com a seguinte inscrição 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 quais 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha exceilente. Carror 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 Fleur. — 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 inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

GRANADA

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

HAMBURGO

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

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LOURDES

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

LYÃO

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

MADRID

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

MAFRA

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

MONT'ESTORIL

Grand Hotel d'Italle. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e da Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinh e serviço á francesa. 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 Cellia 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, Montevideo e Buenos Ayres

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

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

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	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Chegada
Partida	Chegada	Partida	Chegada	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	b 8-50 m.	2-39 n.	12-0 n.	3-35 t.
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	11-0 m.	2-39 n.	3-50 t.	5-39 t.
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	6-38 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	7-30 t.	9-55 m.	5-8 m.	5-8 m.
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7-3 m.	3-85 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.	9-30 t.	—	—	—
6-35 m.	6-50 m.	6-5 m.	7-24 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.	LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA	FIGUEIRA
7-0 m.	7-15 m.	7-5 m.	7-24 m.	9-37 n.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.	Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa	7-0 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-3 t.
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.	6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	6-45 t.	5-0 m.	5-10 t.	12-10 n.
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-45 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	—	—	8-51 n.	8-35 m.
8-30 m.	8-45 m.	9-2 m.	9-18 m.	9-5 m.	10-10 m.	7-45 m.	8-44 m.	Colmora	Figueira	Coimbra	Coimbra
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-2 m.	9-55 m.	6-0 m.	7-46 m.	v 6-5 m.	7-46 m.
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	12-45 t.	2-30 t.	8-15 m.	9-57 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	—	—	9-25 n.	11-5 n.
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	4-40 t.	5-42 t.	3-0 t.	4-0 t.	Ovar	Porto	Ovar	Porto
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.	5-40 t.	6-46 t.	5-0 t.	6-3 t.	t 4-0 m.	c 5-36 m.	10-6 m.	11-57 m.
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.	6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	7-0 t.	7-30 m.	c 4-10 t.	5-57 m.	5-57 m.
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	2-5 t.	3-51 t.	4-34 t.	6-40 t.
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	10-35 n.	11-40 n.	9-0 n.	10-0 n.	7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 n.
11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-38 t.	12-20 n.	1-22 n.	11-0 n.	12-0 n.	11-5 n.	12-11 n.	9-29 n.	10-34 n.
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1-3 t.	Lisboa	Sacavém	Lisboa	Espinho	7-4 m.	8-10 m.	5-40 m.	6-44 m.
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	9-50 m.	10-56 m.	8-30 m.	9-35 m.
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	1-40 t.	2-53 t.	12-14 t.	1-19 t.
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	4-25 t.	5-82 t.	8-0 t.	4-4 t.
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	7-30 n.	9-40 n.	5-34 t.	6-39 t.
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	11-5 n.	12-11 n.	9-29 n.	10-34 n.
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	SUL E SUESTE			
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.	g 2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	LISBOA	BARREIRO	LISBOA	LISBOA
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 3-10 t.	7-45 m.	8-20 m.	5-55 m.	6-30 m.
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.	g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	9-30 m.	10-5 m.	7-50 m.	8-25 m.
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	12-0 t.	12-35 t.	9 5 m.	9-40 m.
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	2-20 t.	2-55 t.	12-0 t.	12-35 t.
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	5-38 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	4-30 t.	5-5 t.	3-0 t.	3-5 t.
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	8-0 n.	8-14 n.	g 7-55 t.	8-39 n.	6-10 t.	6-45 t.	4-25 t.	5-0 t.
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	—	—	6-35 t.	7-10 t.
5-50 t.	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	Lisboa	Setúbal	Lisboa	Lisboa
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	7-45 m.	9-40 m.	4-95 m.	6-30 m.
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.	Lisboa	Povoa	Lisboa	2-20 t.	4-5 t.	7-45 m.	9-40 m.	9-40 m.
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.	6-35 m.	7-38 m.	7-0 m.	7-59 m.	4-30 t.	6-6 t.	1-0 t.	3-5 t.
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 n.	10-5 m.	11-3 m.	7-59 m.	8-56 m.	6-10 t.	7-53 t.	3-15 t.	5-0 t.
7-45 t.	8-3 n.	8-17 n.	8-33 n.	3-10 t.	4-8 t.	11-15 m.	12-13 t.	—	—	5-20 t.	7-10 t.
8-5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-54 n.	10-55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	Lisboa	Extremoz	Lisboa	Lisboa
8-30 n.	8-45 n.	9-2 n.	9-18 n.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3-5 t.	3-5 t.
8-50 n.	9-5 n.	9-22 n.	9-38 n.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	4-30 t.	4-5 t.	7-45 m.	6-30 m.
9-15 n.	9-33 n.	9-47 n.	10-3 n.	12-35 n.	1-59 n.	7-45 t.	9-8 n.	6-10 t.	6-6 t.	1-0 t.	3-5 t.
9-35 n.	9-50 n.	10-5 n.	10-24 n.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b	7-30 t.	7-53 t.	3-15 t.	5-0 t.	5-0 t.
10-0 n.	10-15 a.	10-32 n.	10-48 n.	6-0 m.	8-6 m.	11-40 m.	1-42 t.	—	—	5-20 t.	7-10 t.
10-45 n.	11-3 n.	10-52 n.	11-8 n.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	Lisboa b	Extremoz	Lisboa	Lisboa
11-30 n.	11-45 n.	11-35 n.	11-54 n.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b	7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3-5 t.	3-5 t.
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.	4-45 t.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 m.	6-30 m.
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	k 8-45 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.	6-30 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-49 m.	1-3 n.	1-10 t.	1-63 t.	5-8 m.	11-15 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Lisboa	Porto	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Faro	Lisboa	Faro	Lisboa
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	d 7-0 m.	8-0 n.	4-34 m.	8-35 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.	b 8-50 m.	11-0 n.	11-39 m.	d 12-10 m.	Faro	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	11-0 m.	11-25 n.	a 3-57 t.	10-53 n.	SILVES	SILVES	Faro	Faro
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.	a 4-30 t.	11-25 n.	8-19 n.	5-50 m.	5-50 m.	5-50 m.	5-50 m.	5-50 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	d 6-45 t.	11-35 m.	7-30 t.	7-30 t.	4-47 t.	7-52 t.	6-15 t.	7-55 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.	7-30 t.	7-20 m.	—	—	7-50 t.	6-15 t.	8-30 n.	8-30 n.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 t.	12-2 t.	9-30 n.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	7-50 t.	7-52 t.	6-15 t.	7-55 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-18 t.	2-54 t.	7-50 t.	2-54 t.	2-54 t.	2-54 t.	7-50 t.	7-52 t.	6-15 t.	7-55 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.	3-15 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	4-45 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	4-47 t.	4-47 t.	4-47 t.	4-47 t.
a 5-50 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	b 8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.	7-50 t.	7-52 t.	6-15 t.	7-55 m.
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.	11-0 m.	8-20 n.	b 5-39 t.	b 5-39 t.	6-55 t.	6-55 t.	7-50 m.	8-40 m.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	7-20 m.	7-20 m.	8-20 m.	10-5 m.
7-45 t.	8-50 n.	7-48 t.	8-54 n.	9-30 n.	—	—	—	4-20 t.	6-0 t.	6-40 t.	8-20 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	Faro	5-40 m.	7-20 m.	8-20 m.	10-5 m.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	b 8-50 m.	6-0 t.	8-15 m.	b 5-39 t.	4-20 t.	6-0 t.	6-40 t.	8-20 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.	11-0 m.	8-15 m.	b 5-39 t.	—	Faro	V. Formoso	Pamp.	Pamp.
12-25 n.	1-15 n.	11-25 n.	12-2 n.	7-30 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-35 t.
Todos param em P. Arcos excepto os a.				9-30 n.	—	—	—	4-20 t.	h 2-87 t.	7-40 t.	7-40 t.

Todos param em P. Arcos excepto os α .

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL — 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, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Antuerpia, e Bremen, vapor alemão **Wittenberg**. Sahirá a 27 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



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



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **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 frances **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 frances **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, Garland 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 Paranahyba vapor inglez **Brunswick**. Esperado a 25 de novembro. Agente James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas 31, 1.^o



queiros, 10 1.^o

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



New-York (via Açores), vapor portuguez **Dona Maria**. Sahirá a 22 de novembro. Agente, João Patrício 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



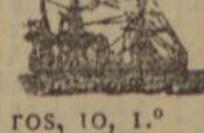
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Corsica**. Sahirá a 17 de novembro. Agente Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



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



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



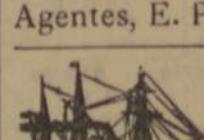
Port Said, Colombo, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **Isla de Luzon**. Esperado a 27 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



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



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