

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração  
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

## IMPORTANTE

Annexo a este numero vae o indice e rosto do anno findo. *Novas tarifas*. — Veja se a noticia, pagina 21.

## SUMMARIO

OS NOVOS TIPOS DE CARRUAGENS por J. Fernando de Sousa	17
BALANÇO DAS LINHAS HESPAÑOLAS	19
PARTE OFICIAL — Decreto de 20 de novembro de 1902 do Ministerio das Obras Publicas	20
TARIFAS DE TRANSPORTE	21
NOTAS DE VIAGEM — IX. — Os caminhos da Furka, do Grimsel e do Rbojano	21
APPARELHOS DE SEGURANÇA EM LINHAS ELECTRICAS	22
PARTE FINANCIERA — Cartelera dos acionistas — Boletim da Praça do Lisboa — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Cambios, descontos e segios — Maior e menor cotação mensal e anual, em 1902 dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Portugal e estrangeiras — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes	22 a 25
TRACCÃO ELECTRICA	26
PUBLICACOES RECEBIDAS	26
AUTOMOBILISMO	26
LINHAS PORTUGUEZAS — Ap drejadores de comboios — Novas linhas — Electricidade para Cascaes — Cintra a Cascaes — Rêde ao sul do Tejo	27
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Inglaterra — Suissa — Abyssinia	27
COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio	27
HORARIO EM 16 DE JANEIRO DE 1903	31
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	32

## Os novos tipos de carruagens das linhas do Estado

Os incessantes progridimentos da exploração dos caminhos de ferro em todos os seus elementos não podiam deixar de se accentuar nas commodidades crescentes offerecidas ao publico pelo material circulante. Quão longe estão, por exemplo, as actuaes carruagens de luxo, que se vão generalizando, dos primitivos veículos, acanhados e incommodos, em que o espaço era regateado e uma longa viagem se transformava em verdadeiro supplicio! Foi lenta e difícil a transformação operada. Basta lembrar que foi preciso a revolução de 1848 para introduzir em França, a despeito de viva resistencia, o uso de carruagens cobertas para a 3.ª classe. O parcimonioso limite de 0<sup>m</sup>,45 de largo, 0<sup>m</sup>,65 de fundo e 1<sup>m</sup>,45 de altura acima dos assentos, prescripto para cada logar no regulamento vigente, ainda entre nós, de polícia e exploração, dá testemunho da forma por que era tratado primitivamente o passageiro nos caminhos de ferro.

Com o correr dos tempos creou-se o material de luxo, que satisfaz todos os requisitos da commodidade, de dia como de noite, permittindo a redução das paragens ao minimo, nos comboios rápidos.

O que mais interessa, porém, à grande maioria do publico é a transformação, pouco a pouco operada, no material dos comboios que não pertencem àquella categoria excepcional.

Augmento de dimensões; melhoria de suspensão; freios continuos e automaticos; retretes em todas ou quasi todas as classes; iluminação, ventilação e aquecimento mais perfeitos; signaes de rebate, assegurando a intercommunicação e até a paragem subita do comboio operada por qualquer passageiro em perigo; taes são os requisitos que hoje se julga deverem ser exigidos normalmente do material circulante de caminhos de ferro, ou que constituem o typo ideal, para cuja realização, mais ou menos prompta e completa, devem tender as administrações.

Vêem-se estas embaraçadas perante a magnitude dos sacrificios pecuniarios a que as obrigarão a plena satisfação das exigencias do publico, tanto mais que não é facil conseguir d'elle que faça a necessaria distincção entre as linhas de grande trafego e as de pequena circulação. O que é obrigatorio nas primeiras, pôde ser excessivo nas segundas ou, pelo menos, é justo aguardar mais pacientemente d'estas as commodidades que aquellas devem ser promptas em offerecer.

Entre nós tem-se multiplicado os melhoramentos introduzidos nas carruagens. Haja vista o magnifico material usado nos comboios rápidos entre Lisboa e Porto e as excellentes carruagens que a Companhia Real possue já em quantidade, mais amplas e com melhores suspensões, e as de typo americano usadas nas linhas suburbanas. Vae se generalizando o uso dos freios de vacuo nos comboios de passageiros.

Quão longe estamos, porém, da perfeição attingida na Suissa e na Alemanha, por exemplo!

Falta a intercommunicação ou um sistema de signaes que permitta a rapida paragem do comboio provocada pelo passageiro; o aquecimento existe apenas para certos comboios numa parte do seu trajecto entre Lisboa e Porto; a iluminação continua sendo funebre; o uso da retrete, que apenas se encontra no *fourgon*, é difficult, senão impossivel, para a maior parte dos passageiros, mórmente para as senhoras. Quanto ha que fazer ainda!

As linhas do Estado não poderiam deixar de introduzir no seu material circulante, deficiente em quantidade e qualidade, os possiveis aperfeiçoamentos, aproveitando para isso o ensejo de novas aquisições.

Trabalha-se activamente em dotar com freios de vacuo o material do Sul e Sueste, para o que foi orçada a despesa de 75:000\$000 réis.

Dentro de poucos meses haverá material suficiente para se poderem dotar com os freios continuos e automaticos os principaes comboios de passageiros.

Em 1890 foram adquiridas para os comboios-correios do Algarve carruagens de corredor lateral, com retretes nos extremos e entrada pelos topes, de magnifica suspensão, sobre bogies, e cujos assentos se transformam em camas sem pagamento de taxa supplementar. Forçoso é confessal-o: não tem mostrado o publico que

possue educação á altura das vantagens que tão onerosamente lhe são proporcionadas. Desapareceram os copos e as toalhas; são ameude riscados os espelhos; as capas de lona dos encostos acompanham os passageiros nas suas migrações, quando não se transformam em archipelago de nodoas; uma lastima, enfim. Demais, carruagens com 24 logares, que pesam 22.500 kg. ou com 36, pesando 26.200 kg. e que são pouco utilizadas, pois não é raro transitarem quasi vazias em certas partes do seu percurso, exactamente nas de peor perfil, representam consideravel onus para a exploração e não podem constituir modelo que se generalize.

A necessidade da aquisição de material determinou o estudo attento de novos typos, que vão ser adoptados e de que procurarei dar idéa succinta.

As carruagens do Sul e Sueste obedeciam ao principio da uniformidade, tendo por typo as primitivas carruagens de teca, de exigüas dimensões, adquiridas pela companhia de Sueste. Nas linhas do Minho e Douro ha maior variedade de typos, oferecendo maiores dimensões as carruagens mais recentemente adquiridas. O tecto duplo, geral no Sul e Sueste, constitue ali excepção e todo ou quasi todo o material é revestido de chapa metallica.

Na determinação dos novos typos procurou-se, primeiro que tudo, aumentar quanto possível o comprimento das carruagens sem prejuizo da sua estabilidade, nem da sua facil circulação em curvas de pequeno raio.

E' sabido que o movimento de *lacete* se torna tanto mais pronunciado quanto mais curta é a carruagem, já por ser maior a amplitude das oscillações devidas á folga entre os carris e os verdugos das rodas e á coincidência dos aros, já pelo maior numero d'essas oscillações para a mesma distancia percorrida. Esse movimento torna-se por vezes intoleravel e deteriora consideravelmente as carruagens.

Além d'isso, o peso morto por logar offerecido diminue quando o numero d'estes aumenta.

As carruagens do typo americano, assentes sobre *bogies*, são caras e demasiado pesadas, não convindo para linhas em que o movimento de passageiros é relativamente pequeno; haja vista a experiencia feita no Sul e Sueste. Pareceu pois preferivel manter o typo inglez, de compartimentos separados, com a conveniente distancia d'eixos.

Os limites de raios de curvas são de 300<sup>m</sup> em plena via no Sul e Sueste e 250<sup>m</sup> no Douro.

O *Verein* dos caminhos de ferro alemaes considera, nas suas convenções, isenta de perigos a circulação de vehiculos de typo ordinario, sem disposições especiaes para a inserção nas curvas, com a distancia de 5<sup>m</sup> entre eixos em curvas de 250<sup>m</sup> de raio na via de 1<sup>m</sup>,44, o que corresponde a 5<sup>m</sup>,79 na de 1<sup>m</sup>,67.

Julga conveniente a mesma *União* que se adopte o limite de 4<sup>m</sup>,50 nas linhas que teem muitas curvas de 250<sup>m</sup>, para não fatigar o material, ao que correspondem 5<sup>m</sup>,21 nas nossas linhas.

A experiencia está feita nas linhas da Companhia Real, em que as carruagens ordinarias de 5<sup>m</sup>,5 de embasamento circulam sem inconveniente por toda a parte, mesmo onde ha curvas de pequeno raio. Na linha do Douro transitam wagons hespanhoes de igual embasamento, que se encontra ainda em wagons de borda baixa ultimamente feitos nas officinas do Sul e Sueste.

E' certo que as plataformas rotatorias, geralmente usadas, não comportam vehiculos tão compridos; não basta porém essa consideração para justificar a manutenção de typos antiquados.

Fixou-se pois para embasamento aquelle limite, de que resultou o comprimento de 9<sup>m</sup>,50 para as caixas, igual em todas as classes para se attingir nos leitos a desejar uniformidade.

A largura maxima entre os estribos foi fixada em 3<sup>m</sup>,30, de acordo com o limite adoptado nas outras linhas do paiz, resultando pois 3<sup>m</sup>,20 para a largura exterior da caixa e 3<sup>m</sup>,0 para a largura interior.

A altura minima interior foi elevada a 2<sup>m</sup>,20.

Todas as carruagens terão tecto duplo.

Para o comprimento das molas de suspensão foi fixado o limite minimo de 2 metros entre os centros dos olhaes, interpondo-se ainda molas d'espiral ou de borracha para melhorar a suspensão.

Alem dos ventiladores lateraes sobre as portas, determinou-se o emprego, em todas as classes, de ventiladores centraes.

Prescreveu-se a collocação de tubos em communicação com os freios, facultando aos passageiros o pedido de soccorro.

\*

A divisão das carruagens obedeceu aos requisitos do mais conveniente aproveitamento sem prejuizo da comodidade. Assim, as carruagens de 3.<sup>a</sup> classe foram divididas em 6 compartimentos de 12 logares cada um, do que resulta 1<sup>m</sup>,538 para cada compartimento, e 0<sup>m</sup>,50 para cada logar, dimensões eguaes ás das carruagens novas da Companhia Real.

A divisão das de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe e das mixtas obedeceu ao proposito de deixar em todas ellas retretes accessíveis do interior da carruagem e com depositos de agua na parte superior.

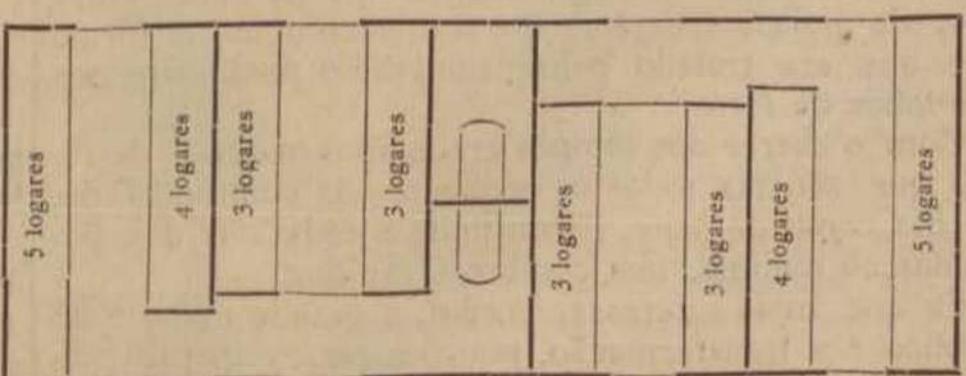
Seria para desejar que se proporcionasse igual comodidade aos passageiros de 3.<sup>a</sup> classe, como succede noutras paizes, nomeadamente na Suissa e na Alemanha. Infelizmente a deficiente educação do nosso povo não anima a introduzir melhoramentos inseparaveis de habito geraes de asseio, que elle não possue. Limitemos a experientia ás outras classes... e ainda assim não convirá ter confiança prematura nos resultados.

Procurou se ainda tornar os compartimentos independentes, dando accesso ás retretes por corredores, que teem, para o exterior e para os compartimentos, as portas necessarias. Cada carruagem tem duas retretes em communicação com os respectivos grupos de compartimentos.

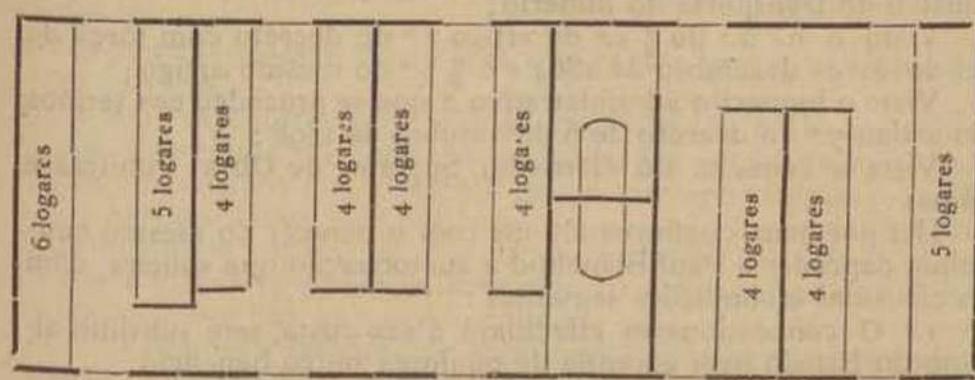
Salvo na carruagem mixta, em que essa disposição se impõe, afigura-se-me preferivel, para melhor garantir o necessario asseio, uma só retrete, dando para um unico corredor que vá de um a outro dos compartimentos extremos, conforme um typo excellente de carruagem de 1.<sup>a</sup> classe de 4 compartimentos, usado no Leste francez. A experientia mostrará qual é a disposição mais vantajosa. Nas retretes haverá lavatorio e espelho.

As dimensões dos compartimentos e de cada logar e o peso mixto por passageiro vão indicados na seguinte nota explicativa do esboço de planta.

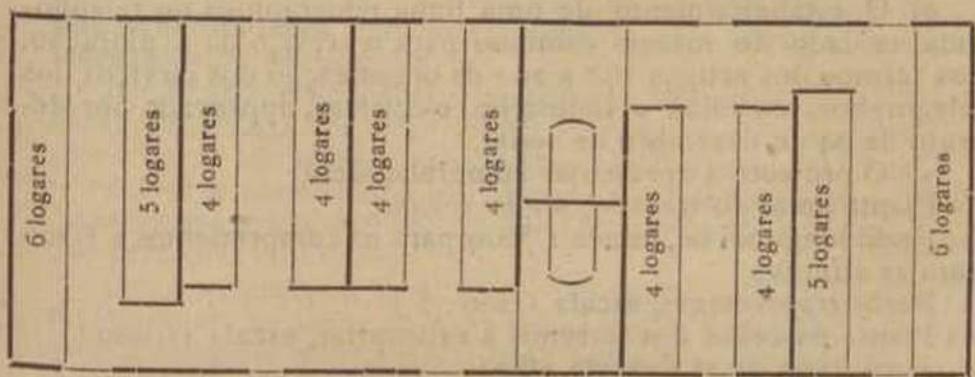
#### 1.<sup>a</sup> classe



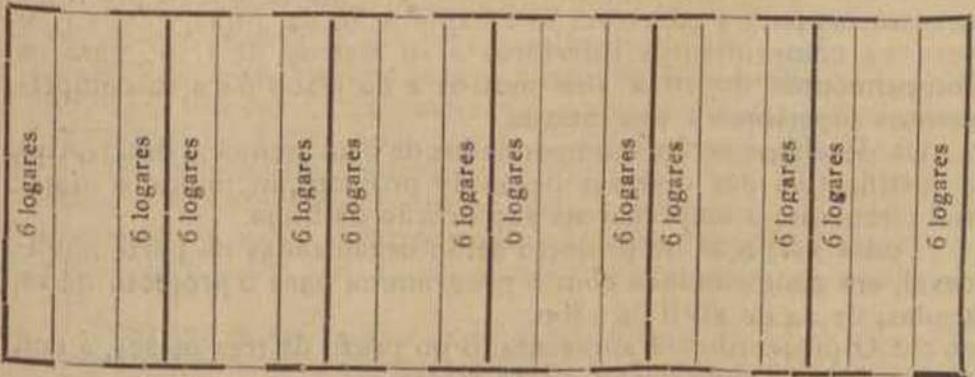
## 1.ª e 2.ª classes



## 2.ª classe



## 3.ª classe



## Dimensões communs

Comprimento da caixa.....	9,50
Largura interior da caixa.....	3,00
Altura interior.....	2,20
Distância dos eixos.....	5,50
Largura entre estribos.....	3,30

## 1.ª classe

Comprimento de cada compartimento.....	2,12
Logares.....	30
Largura das retretes.....	0,78
Largura dos corredores.....	0,75
Peso morto por logar oferecido.....	450 kg.

## Mixta de 1.ª e 2.ª classes

1.ª classe Comprimento dos compartimentos.....	1 de 2,06
Logares.....	1 de 1,35
2.ª classe Comprimento dos compartimentos.....	3 de 1,70
Logares.....	27
Largura do corredor.....	0,70
das retretes.....	0,73
Peso morto por logar oferecido.....	335 kg.

## 2.ª classe

Comprimento dos compartimentos.....	1,70
Logares.....	46
Largura dos corredores.....	0,70
Largura das retretes.....	0,73
Peso morto por logar oferecido.....	261 kg.

## 3.ª classe

Comprimento dos compartimentos.....	1,538
Logares.....	72 de 0,50 × 0,769
Peso morto por logar oferecido.....	153 kg.

Para o aquecimento é previsto o emprego do vapor da locomotiva, sistema que é hoje considerado o mais perfeito, embora introduza mais uma sujeição na com-

posição dos comboios e nas manobras. Do estudo d'esse sistema foi encarregado o engenheiro sr. Zacharias Santanna, durante a permanencia na Alemanha a que o obrigou a fiscalização do fabrico de locomotivas para as linhas do Estado.

Pelo que respeita á illuminação, seria para desejar a adopção de sistema superior em efficacia ás morticas lanternas usadas nas linhas portuguezas, com excepção do material das grandes carroagens da *Société des Wagons lits*.

Nas linhas estrangeiras, mormente nas alemãs, o sistema que melhor aceitação tem é o da illuminação a gaz Pintch, notavelmente melhorado pela mistura da acetylene.

A sua introducção nas linhas do Estado, embora assas dispendiosas, seria recommendavel, se os rapidos progressos da electrotechnia não fizessem esperar a solução p"atica, num futuro proximo, do problema da illuminação pela electricidade. Seria em verdade condensável a introducção de um sistema, que está porventura prestes a ser supplantado por outro mais perfeito.

A despeito do muito que se tem adeantado, a illuminação electrica ainda não pôde entrar na pratica corrente.

O emprego de dynamos postos em movimento por um eixo dos vehiculos e de accumuladores que assegurem a permanencia da illuminação a despeito das paragens, constitue uma installação sobremodo cara para ser aplicada a carroagens relativamente pequenas. Formar grupos de carroagens, numa das quaes sómente haja os apparelhos productores da luz electrica, equivale a introduzir mais uma sujeição e complicação nos comboios.

Exige pois a boa razão que se aguarde o *veredictum* da experientia, resignando-se as administrações á continuaçao de sistemas menos perfeitos, embora mais economicos, até que a illuminação electrica se possa considerar adaptada ás exigencias da pratica e ás condições de uma exploração economica.

Para a direcção do Sul e Sueste vão ser feitas 4 carroagens de 1.ª, 4 de 2.ª e 10 de 3.ª nas officinas do Barreiro. As caixas serão de teca, á semelhança das de todas as carroagens de aquellas linhas, que á grande duração e melhor resguardo do calor alliam o agradável aspecto, caracteristico de aquella madeira. Para a direcção do Minho e Douro vão ser adquiridas por concurso limitado, 4 carroagens de 1.ª classe, 2 mixtas, 8 de 2.ª e 10 de 3.ª, para o que está a Direcção preparando o respectivo caderno d'encargos.

Taes, são, imperfeitamente descriptos, os caracteres essenciaes dos novos typos adoptados para as linhas do Estado, os quaes representam um incontestavel progresso sobre os typos usuaes.

Assim progredia em boa educação o publico a que são destinadas, mostrando que está, em civilização, a par das exigencias que formula.

J. Fernando de Sousa.

## Balanco das linhas hespanholas

O nosso collega *Gaceta de los caminos de hierro* publicou no seu primeiro numero de 1903, como nós fizemos, um balanco annual da viação accelerada de Hespanha.

Ha muitos pontos de contacto entre o que se dá no paiz vizinho e no nosso, relativamente ás linhas ferreas.

As aspirações num e outro paiz andam muito distantes da realização pratica. Nós tambem fazemos mais planos no mappa, do que traçados no terreno; e mais traçados no terreno ou projectos, do que construções.

E por isso diz o nosso estimado collega: «E' fóra de duvida que o numero de concessões sancionadas pelos corpos collegisladores não estão em harmonia com as das linhas que se inauguram todos os annos para o serviço publico; que existem muitos abusos que deviam cortar-se; e que as prorogações a determinadas empresas conhecidas notoriamente pela sua morosidade, constituem uma immoral complacencia, origem de grandes cuidados; todavia, se volvermos os olhos para traz, dá-nos orgulho o pensar que em menos de um seculo a nação está cruzada de vias ferreas em todas as direcções e que este movimento de avanço continua progressivamente».

Podíamos perfilar estas palavras.

Tambem cá temos prorogações demasiadamente prorrogadas a empresas notoriamente morosas. Tambem temos construído muitos kilometros de vias ferreas neste seculo.

E até sob o ponto de vista do progresso annual accusado no balanço, caminhos mais depressa do que a Hespanha, guardada a devida proporção.

As médias das extensões das linhas abertas á exploração em Hespanha desde 1896 a 1901 dá 124 75 kilometros por anno. No anno findo foi excedida.

As linhas são:

Moreda a Daifontes.....	36
Olot Gerona entre Las Planas e Pallarols	5
Sagunto a Valencia.....	27
Astillero a Ontaneda.....	35
Olvega a Castejon.....	65
Morata, Chinchon y Colmear de Oreja...	8,5
S. Quintin, Almodovar del Campo.....	17,5
	195

Por outro lado, em tremvias, foram inaugurados as seguintes:

Murcia a Espinardo.....	12
San Sebastian Monte Ulia.....	3
Alicante a Muchamiel.....	12
Madrid ao Pardo.....	12
Barcelona a San Andrés.....	5,8
	44,8 kil.

não contando as linhas interurbanas.

Vê-se d'aqui que a Hespanha trabalhou muito no anno findo, mas tambem se deduz que tem ainda muito que fazer para completar as suas rôdes. Grande a náu, grande a tormenta.

## PARTÉ OFFICIAL

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERÇIO E INDUSTRIA

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Minas

### 1.º Secção

Eu, a Rainha Regente, em nome do Rei, faço saber aos que este meu alvará virem que, attendendo ao que me representou Paul Blanchod, concessionario de diversas minas situadas na freguesia do Cercal, concelho de S. Tiago de Cacem, distrito de Lisboa, pedindo que lhe seja concedida auctorização para, á sua custa, construir uma linha ferrea, de extensão não superior a 10 kilo-

metros, de via reduzida de um metro de largura, desde a mina das Tulhas até em frente da Ilha do Pecegueiro, para serviço exclusivo do transporte do mineral;

Visto o n.º 2.º do § 1.º do artigo 2.º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864 e o § 2.º do mesmo artigo;

Visto o inquerito administrativo a que se procedeu nos termos do artigo 7.º do decreto de 6 de outubro de 1898;

Vista a consulta do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do mesmo conselho, conceder a Paul Blanchod a auctorização que solicita, com as clausulas e condições seguintes:

1.º O concessionario efectuará á sua custa, sem subsidio algum do Estado nem garantia de qualquer outro beneficio:

a) Os estudos e a construcção do caminho de ferro com todas as suas dependencias, em harmonia com o ante-projecto apresentado em 28 de maio de 1901.

b) O estabelecimento de uma linha telegraphica ou telephonica ao lado do mesmo caminho para o serviço da exploração, nos termos dos artigos 16.º a 20.º da organização dos serviços dos telegraphos, correios e industrias electricas, aprovado por decreto de 24 de dezembro de 1901;

2.º O projecto a apresentar comprehenderá:

Planta geral do traçado, sendo 1/5000;

Perfil longitudinal, escala 1/5000 para os comprimentos e 1/500 para as alturas;

Perfis transversaes, escala 1/200;

Planta parcellar dos terrenos a expropriar, escala 1/1000;

Perfil tipo de via, escala 1/50;

Dimensões e espaçamento das travessas, escala 1/100;

Typo dos carris, escala 1/50;

Plantas e alçados de todas as obras, apparelhos e machinas necessarias para a construcção e exploração da linha, escala 1/50 para os comprimentos inferiores a 10 metros, de 1/100 para os comprimentos de 10 a 100 metros e de 1/200 para os comprimentos superiores a 100 metros.

Os desenhos serão acompanhados de uma memoria descriptiva e justificativa das diversas peças do projecto, incluindo o material circulante a empregar na exploração da linha.

Todas as peças do projecto serão organizadas na parte applicável, em conformidade com o programma para o projecto de estradas, de 24 de abril de 1860.

3.º O projecto será apresentado no prazo de tres meses, a contar da data da publicação d'este alvará.

§ unico. Se o Governo julgar necessaria a reforma do projecto, no todo ou em parte, essa reforma será feita num prazo fixo, marcado na portaria que a ordenar.

4.º O caminho terá uma só via de um metro de largura entre os bordos interiores dos carris.

Os carris serão de aço, assentes sobre travessas de madeira ou ferro.

O minimo peso de cada metro corrente do carril será de 9,50 kilogrammas.

5.º A maxima inclinação dos traileis será de 0<sup>0</sup>,028 por metro.

6.º O minimo raio das curvas será de 40 metros.

7.º A espessura da camada de balastro será de 0<sup>0</sup>,21 e a sua largura na parte superior de 2 metros.

8.º Ao nível da parte inferior da camada de balastro a largura minima do caminho será de 3 metros.

9.º Assentar-se-hão vias de resguardo nas estações e nos mais portos onde forem julgadas convenientes.

10.º A entre-via terá aproximadamente 3 metros.

11.º As passagens de nível serão empedradas e fechadas com barreira de ambos os lados da via ferrea.

12.º O caminho será fechado por sebes, grades ou muros, nos pontos em que fôr indispensavel.

13.º Todos os aqueductos e pontes serão construidos de pedra ou de pedra e ferro.

Só poderão empregar-se outros materiaes em casos particulares, precedendo auctorização do Governo.

14.º As estações serão feitas de pedra, tijolo ou madeira; o seu numero e situação serão marcados no projecto.

15.º O material circulante deverá ser de boa qualidade e de sólida construcção.

16.º As machinas locomotivas deverão ser conformes aos melhores modelos conhecidos e de sistema apropriado ao fim da exploração.

17.º A linha ou qualquer parte d'ella não poderá ser explorada senão com auctorização do Governo e depois de examinada por uma comissão de engenheiros.

18.º Os trabalhos de construcção deverão começar dentro de oito meses depois de aprovação do projecto e ficar concluidos no prazo de doze meses, contados d'esta ultima data.

19.º Qualquer mudança que no acto da construcção se julgue necessário ou conveniente introduzir no projecto, será sujeita pelo concessionario á auctorização do Governo.

20.º O Governo fará fiscalizar pelos seus agentes tanto a construcção como a exploração da linha ferrea e a das linhas telegra-

phicas ou telephonicas nos termos da organização dos serviços dos telegraphos, correios e industrias electricas de 24 de dezembro de 1901.

21.<sup>a</sup> O concessionario será obrigado a prestar gratuitamente os serviços:

a) Transporte, em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias;

b) Concessão, nos comboios em que não forem estabelecidas ambulancias postaes, de dois compartimentos de carruagem de 2.<sup>a</sup> classe (ou de 1.<sup>a</sup> classe na falta d'estes) para transporte das malas do correio e dos seus conductores;

c) Limpeza externa das ambulancias postaes e seu conveniente resguardo, quando em reserva;

d) Transporte das encommendas postaes.

22.<sup>a</sup> O concessionario não poderá transferir para outro individuo ou companhia, sem consentimento do Governo, os direitos que tiver adquirido para construcção da linha ferrea e da linha telegraphica ou telephonica.

23.<sup>a</sup> O concessionario, seus agentes, empregados e operarios ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito à construcção e exploracão, ás leis e tribunaes do reino de Portugal.

24.<sup>a</sup> O material fixo e circulante do caminho de ferro e do telegrapho electrico servirão de garantia para o Estado da execução das presentes condições.

25.<sup>a</sup> A aquisição, que o concessionario houver de fazer, de terrenos para as obras da linha ferrea e suas dependencias será regulada amigavel ou judicialmente pelas leis em vigor da exprição por utilidade publica.

26.<sup>a</sup> Quaesquer indemnizações devidas por prejuizos resultantes dos trabalhos ou de exploração ficam a cargo do concessionario.

27.<sup>a</sup> O concessionario fica sujeito ás leis e regulamentos vigentes ou que para o futuro se promulgarem sobre viação publica.

28.<sup>a</sup> As questões que se suscitarem sobre a execução ou interpretação das presentes condições serão resolvidas pelo Governo, ouvindo o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas.

29.<sup>a</sup> A presente concessão considerar-se-ha caduca logo que cesse a exploração das minas pelo concessionario ou seus cessionarios legaes, ficando o leito da linha e material fixo pertencendo ao Estado, sem indemnização alguma para o concessionario.

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

Não pagou direitos de mercê por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e selado com o sêllo das Armas Reaes e com o de verba.

Dado no Paço, aos 20 de novembro de 1902. — RAINHA RE. GENTE. — Manuel Francisco de Vargas.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

### Novas tarifas da Companhia Real

Esta companhia submetteu já á aprovação do governo uma reforma completa das suas tarifas tanto geraes como especiaes, de pequena velocidade, formando um jogo completo que, attendendo ás exigencias do trafego de toda a rēde, applica novas bases de tarificação que muito interessam a todo o publico conhecer.

Este trabalho, de grande importancia, como ainda se não tinha feito entre nós, merece um estudo longo e especial a que brevemente — talvez já no proximo numero — começaremos a dedicar-nos como é do programma d'esta *Gazeta*,

Podemos já adiantar á natural curiosidade dos nossos leitores que o systema adoptado para a applicação dos preços aos diversos transportes segundo o seu peso e percurso obedece a bases completamente novas entre nós.

Acompanha as novas tarifas uma classificação de mercadorias minuciosamente detalhada.

E quando essas tarifas que, pela sua extensão constituem um grosso volume, forem publicadas, serão, como de costume, dadas a todos os nossos assignantes como annexo do jornal.

## NOTAS DE VIAGEM

### IX

#### Os caminhos da Furka, do Grimsel e do Rhodano

A's 8 horas, precisas, da manhã, tem o excursionista que estar, com as suas bagagens, á porta da estação do correio, em Andermatt, porque as diligencias postaes não param á porta dos hoteis, e nem sequer para receber passageiros sem bagagens se deteem em transito.

E' um serviço regular como o do caminho de ferro; teem as suas estações fixas, que são as repartições postaes; só nellas se faz paragem.

O que não impede que, attencioso como é o pessoal, se um passageiro se demora a tomar o seu lugar, elles esperem um pouco, ou se cae um objecto em transito, ou por motivo imperioso ha que fazer uma paragem, elles façam d'estas concessões. E' questão de mais duas sibilantes chicotadas nos cavallos para ganhar o atraso, de forma que chegam sempre com uma regularidade mathematica.

O caminho da Furka, passagem difícil da montanha que nos eleva desde Andermatt, a 1.445 metros, até 2.436, isto é, subindo 991 metros em 28 kilometros, é uma via estrategica de primeira ordem e um trajecto interessantissimo para o excursionista.

Até Realp, a meio percurso, a estrada, subindo sempre mas com suavidade, acompanha o rio Urseren; d'ahi começa a grimpar a montanha em zig-zags, que o carro vence penosamente levando duas horas para andar legua e meia, justa.

O panorama é imponente, para qualquer lado que se olhe.

Depois começa a descida que não pôde ser rapida por ser violenta a rampa, havendo que fazer servir os potentes freios dos carros, systema de parafuso, e a telha, systema antigo, sob a roda.

A meio d'essa grande descida param os vehiculos no chamado Belvédère, pequena planicie formando como que um mirante sobre a montanha, onde se acha instalado um hotel na mais encantadora posição que se pôde imaginar. Basta dizer que deante d'elle se eleva a monumental geleira do Rhodano, uma montanha de gelo que vae até a altitude de 3.597 metros, isto é, 1.400 metros acima do nivela qu e estamos.

A paragem das diligencias é para serviço postal, mas dá o tempo suficiente para que os passageiros se apeiem e vão, por um caminho sobre o gelo, entrar na bella gruta de neve que é um delicioso tunnel que o sol ilumina por transparencia, produzindo um effeito phantastico.

Retomados os carros, estes descem novo caminho em zig-zags até o valle do Rhodano que atravessamos para parar em Gletsch, onde se chega á 1 hora e 35.

Ahi nos espera um bom hotel com um excellente almoço, depois do qual os passageiros se separam, indo uns, ás 2<sup>h</sup>45 pelo Grimsel, para Meiringen, outros ás 2 e meia pelo valle do Rhodano a Brigue.

O primeiro d'estes caminhos tem como attractivos a passagem do Grimsel, outro monte de tão difícil travessia, pela sua grande altura, como a Furka, e a vista da bella queda do Handegg, a meio caminho, a maravilhosamente imponente cascata de 75 metros de altura, a que Alphonse Daudet chamou «o sublime horror».

Depois o caminho, pelo valle do Aar entre rochedos a pique, vae-se alargando até atravessar grandes planicies cultivadas que o acompanham até Meiringen.

Os que vão para sudoeste, em direcção a Brigue, teem um caminho suave, acompanhado sempre pelo Rho-

dano e offerecendo extraordinariamente bellos pontos de vista.

Os dois pontos principaes do transito são Münster e Fiesch, sendo tentador ficar neste ultimo, para se fazer a excursão ao Eggishorn, a principal d'aquelle valle, que se realiza por uma bella estrada, attingindo-se, em 5 horas a pé, a altitude de 2.900 metros, de onde se estende uma esplendida vista sobre todos os Alpes Berneses e Valaisenses.

Mais adeante, eis-nos no ponto onde a maior obra d'arte de vias ferreas, na actualidade, está em construção — o tunnel do Simplão, que irá unir a Suissa á Italia e deve ser no anno corrente inaugurado, constituindo uma das mais importantes comunicações internacionaes da Europa. A sua extensão, como já aqui se disse, será de 19.731 metros.

Na margem esquerda do Rhodano lá se vê a grande abertura, ou melhor, as duas boccas, porque o tunnel terá duas como tem duas galerias separadas, uma para cada via. Numa d'ellas já a locomotiva entra até uns 6 kilometros, a transportar materiaes e trabalhadores.

Em volta ergue-se uma enorme povoação, em barracas de madeira, abrigo dos milhares de trabalhadores da nova linha, tendas de vinho, cafés, etc.

Quasi não se ouve falar francez; só o italiano impera como se na Italia estivessemos.

Tres kilometros depois atravessamos o Rhodano e eis-nos, ás 7 horas e 40 da tarde, em Brigue, pequena cidade onde começa a linha chamada do Valle do Rhodano porque acompanha este rio desde este ponto até a sua entrada na lago Léman.

Chega-se, como disse, ao fim da tarde a Brigue, mesmo á estação do caminho de ferro, e como o nosso intento é visitar a extraordinariamente bella linha de Viége a Zermatt, e como ahi nos convem mais partir cedo para aproveitar o tempo, deixemos de parar em Brigue e tomemos já o comboio das 8 horas e 10 da noite, que em treze minutos nos põe em Viége, onde temos razoavel hotel (da Posta) por um preço que não irrita... quem tem pago mais caro.

A chegada do comboio ha ainda jantar de mesa redonda que o viajante deve aproveitar, e como a pequena villa, como todas as villas da Suissa, nada tem que ver de noite, o meu conselho, e exemplo, é ir dar um pequeno passeio para fazer a digestão, e recolher ao leito, para erguer cedo e tomar o primeiro comboio da manhã.

## Apparelhos de segurança em linhas electricas

O recente acontecimento que custou a vida na Estephania, em Lisboa, a uma pobre vendedora de peixe, que foi morta pelo processo americano — pelas descargas electricas, dão alguma oportunidade á noticia que extrahimos da *Revue pratique de l'electricité*.

Trata-se d'um apparelho de segurança que tem por fim proteger as pessoas contra os efeitos que resultam da queda de fios metalicos sobre os conductores da electricidade destinada a animar os vehiculos dos trem-vias, ou da propria ruptura d'esses conductores.

Estes casos são infelizmente frequentes ou em virtude de reparações e concertos, ou por occasião de tempos, ou ainda por motivo de fadiga e uso natural, desgaste produzido pela passagem repetida do rolador ou *trolley*, etc.

Quando se dá uma comunicação anormal com a terra, dos conductores aereos, funciona automatica-

mente o interruptor da estação central ou *fonte electrica*. Mas em muitos casos ha perigos mesmo sem se estabelecer a comunicação com o solo, e enquanto se não transmite o aviso do accidente á fonte electrica para cortar a corrente, ou enquanto se não faz funcionar algum dos *corta-circuitos* installados ao longo das linhas electricas, ha a recear desastres para a vida das pessoas ou prejuizos materiaes, riscos de incendio, etc.

O apparelho que se propõe obviar a estes diversos inconvenientes consiste numa caixa de gusa ou ferro fundido que se fixa á haste do *rolador* ou *trolley* e que contem um *commutador* de mola. Um dos seus polos está ligado á linha aerea, o outro á terra, e contanto que não esteja aberto a alavanca de contacto, tende sempre a pôr em comunicação com a terra a secção do conductor a que corresponde. Esta alavanca conserva-se na posição de *fechar* ou de abrir por meio d'uma corda que abraça uma roldana isolada e se prende a um botão que atravessa um vidro, o qual constitue uma das faces da caixa.

Em caso de accidente basta partir o vidro que deixa bamba a corda, o que determina estabelecer-se imediatamente a ligação com a terra, provocando por seu turno o funcionamento do interruptor na fonte electrica, que torna inerte aquelle troço da linha.

Para maior segurança a caixa tem impressas umas instruções em que se prescreve o que deva fazer-se em caso de perigo, a fim de qualquer pessoa estar em circunstancias de isolar a secção. Logo que o vidro se parte, o pessoal da central tem conhecimento de haver avaria na linha e pôde mandar sahir para o local o pessoal movel, de conservação.

Este apparelho é construido pela casa ingleza *Heaton and Smith* de Londres e tem sido experimentado com exito nalgumas linhas.

Lembramos este alvitre á inspecção das industrias electricas para que se não repitam casos como o que ha dias se lamentava em Lisboa.

Nas cidades em que ha linhas telephonicas aereas, linhas telegraphicas aereas, conductores de alta tensão aereos, e em que não se supprimiram os incendios nem as ventanias, é para aconselhar a adopção de todos os meios com que a sciencia moderna vá enriquecendo os nossos recursos para lutar com um perigo eminent.

## PARTE FINANCIERA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 31 de dezembro de 1902

#### Activo

Capital empregado :	
Construcción até Guimarães.....	827.939\$404
Prolongamento até Fafe.....	22.770\$847
Materiaes em deposito.....	25.392\$500
Effeitos depositados e de caução.....	14.040\$000
Devedores diversos.....	22.041\$808
Exploração. Despesas geraes de 1902.....	29.826\$856
Gerencia (despesas da sede) de 1902.....	3.081\$050
Conta de juros de 1902.....	27.956\$098
Dividendo de 1902.....	17.844\$000
Dinheiro em deposito.....	25.116\$410
Caixa.....	2.533\$031
	1.018.542\$004

## Passivo

Capital :	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Por efeitos depositados e de cauções.....	14:040\$000
Depositos e Fianças.....	1:967\$325
Contas em liquidação.....	6:231\$783
Exploração, receita geral de 1902.....	108:478\$582
Dividendos a pagar.....	9:893\$000
Juros de obrigações a pagar.....	14:060\$250
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lúcros e perdas.....	1:316\$127
	1.018:542\$004

Porto, 10 de janeiro de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de janeiro de 1902

O sr. ministro da fazenda apresentou, no dia 7, na camara electiva a sua proposta de orçamento do Estado, para o futuro anno economico, documento que vae ser examinado, como é da praxe, pelas duas camaras, e, como de costume servirá de motivo para todas as variações de questões politicas dos pequenos campanários como dos grandes carrilhões centraes.

Das grandes questões economicas, da resolução do problema que nos assoberba desde muito, opprimindo o paiz com impostos, dificuldades e vexames, d'isso não se tratará — está bem visto — que não se fez para isso o parlamento, cuja sala, apesar de hoje mais vasta, é restricta para a enorme politiquice que a enche a trasbordar.

Pois as cunhas d'esse orçamento, e especialmente a conclusão do seu primeiro balanço da receita com a despesa, não são de molde para que sobre elas não recáia pensativo o exame minucioso e sensato d'uma assembléa de legisladores.

O deficit, que no orçamento do anno passado era previsto em 903 contos, no d'este anno duplica, elevando-se a 1.800, proveniente, a diferença, de uma diminuição de 131 contos na receita e de um aumento de 765 nas despesas.

Ora explicando este deficit, a proposta governamental dá-nos diversos esclarecimentos, mas esquece completal-os no que se refere á diminuição de 137 contos nas receitas extraordinarias, e sendo aquella receita proveniente do adicional de 5 % sobre todas as contribuições, taxas e demais rendimentos, e figurando a cifra d'estas verbas com aumento, não se percebe como a percentagem que sobre elas recae possa sofrer uma tão grande diminuição.

Na despesa, o aumento de 765 contos é quasi todo produzido, 570 contos, pelas despesas proprias dos ministerios. Ora sendo estas de 23.544 contos no anno passado, pareceria possivel que, dadas as precarias circumstancias do thesouro, ficassem nesse maximo, embora os interesses partidarios soffressem com a impossibilidade de servir mais algumas exigencias...

Respingando no detalhe das diferentes despesas dos ministerios, vê-se que, á parte o encargo das classes inactivas, que é de 1.457 contos, o thesouro ainda despende nada menos de 1.646 contos em subsídios a empregados addidos, reformados, de repartições extintas, aposentados, inactivos e em disponibilidade! Pois não haveria meio de, collocando nas vagas que se vão dando a parte aproveitável d'este pessoal, que é por certo enorme, realizar por esse meio a equiparação do orçamento do anno futuro ao do presente?

Os anjos que nos respondam.

O *Diario* de 8 publicou a nota da divida fluctuante até 30 de junho, estando o seu total, nessa data, nas enormes cifras de 51.690 contos no estrangeiro, e 6.995 no paiz, total 58.685 contos. O aumento em 6 meses foi de 304 contos, o que é pouco, mas o total d'essas verbas é digno de serio pensar.

Denunciou ha dias uma folha, as *Novidades*, o facto, em que já reparáramos, de não ser cotado na bolsa de Paris o nosso 3 % convertido, sob pretexto de serem titulos estampilhados, sendo este transtorno causado por não termos os titulos novos, que não se sabe quando estarão impressos, porque ainda agora parte do papel foi entregue á Casa da Moeda.

Ahi estão as consequencias da bella protecção á industria nacional, de que o paiz em geral é hoje victimo, e já de ha muito o

tem sido, em especial, as empresas que dependem da industria papeleira, pagando caro o mau producto que são forçadas a comprar no paiz — tão caro como não se encontra em paiz algum.

Assim vamos todos bem...

Causou a maior extranheza a sentença do tribunal do comércio sobre a questão Burnay-Fayal. Depois das respostas do jury aos quesitos que lhe foram apresentados, não se percebeu no publico a sentença que denegou razão ao auctor.

O sr. marquez do Fayal não appellou, o que quer dizer que tinham bom fundamento os boatos, a que aqui alludimos, de certas approximações entre os dois litigantes.

No mappa comparativo, que hoje publicamos, das cotações dos fundos do estado, bancarios e de caminhos de ferro, por mezes, e durante o anno findo, vê-se que quasi todos esses titulos tiveram subida accentuada nos ultimos tempos.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 janvier 1903.

Si nous considérons l'année financière qui vient de s'écouler, nous ne la trouverons pas différente de quelques précédentes; les difficultés industrielles, économiques, financières de toutes sortes n'ont cessé de balancer le marché et, sans trouver les gros écarts d'inventaire de 1900, la plupart des portefeuilles ne montreront guère de plus value sur l'an dernier; les valeurs industrielles ont été surtout éprouvées et ont continué à être entraînées dans la réaction qui sévit depuis longtemps.

Certains optimistes ne cessent d'entrevoir la reprise comme prochaine; notre impression ne fait que s'accentuer chaque jour dans ce sens; car nous croyons posséder aujourd'hui les deux facteurs d'une reprise du marché des valeurs mobilières, des affaires intéressantes et des capitaux.

Il est avéré que la prodigieuse activité manifestée en 1899 faussa entièrement le développement rationnel de l'industrie non seulement en France mais dans l'Europe entière. Par un concours de circonstances imprévues, tous les pays eurent une poussée de consommation qui stimula les usines, le commerce, en un mot toutes les forces dont chacun disposait.

Ce qui arrive souvent dans ces moments d'activité intensive, ne pouvait manquer de se produire: les grandes sociétés anciennes dont l'outillage perfectionné, et la situation financière avaient permis de traverser victorieusement les moments difficiles profitèrent tout d'abord de cet afflux de commandes: l'importance de plus en plus croissante de la consommation ne tarda pas à amener une hausse sur tous les produits, métallurgie, cuivre, zinc, etc. et sa rapidité et son importance ne pouvaient que la rendre éphémère.

Lerecul fut général et aussi rapide qu'avait été la hausse; c'est cette déconsidération trop exagérée qui paraît rendre aujourd'hui intéressante une très grande catégorie de valeurs.

Depuis très longtemps l'épargne s'est tenue à l'écart, refusant les propositions parfois alléchantes: les capitaux prirent le chemin des Banques, se contentant d'un taux minime; on a pu d'ailleurs voir l'importance des disponibilités lors des récentes émissions de différents emprunts d'Etat.

Les deux éléments de reprise dont nous parlions plus haut se trouvent donc tous deux en présence et doivent incontestablement à un moment donné entrer en contact.

Ce moment nous le croyons assez prochain, mais justement pour éviter les erreurs du passé, les poussées exagérées, il est de toute nécessité de choisir avec discernement dans l'amas des valeurs de toutes sortes qui sollicitent les capitaux.

L. C.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 3/4	42 11/16	Desconto no Banco
" cheque ..	42 1/4	42 1/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	673	674	No mercado.....
" cheque ..	677	679	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	272	274	res .....
" cheque ..	277	279	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	272 1/2	274 1/2	Premio da libra ..
" cheque ..	277 1/2	279 1/2	1 3/4
Madrid cheque ..	850	870	1 1/2 100

## Maior e menor cotação mensal e anual, em 1902, de fundos portugueze

Bolsas	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa..	Inscrições de assentamento.....	39,35	38,82	39,35	39	40	39	39,90	38,20	39,45	37,55	38,50	37,1
	" de coupon .....	39,50	38,80	39,30	39	40	39	39,90	38	38,80	37,45	38,56	37,3
	Obrigações 4 0/0 1888.....	20.600	20.100	20.750	20.550	22.200	20.800	22.000	21.600	21.900	21.400	21.500	21.05
	" 4 0/0 1890 assent.....	50.500	50.000	-	-	50.800	50.800	48.000	48.000	47.500	47.500	48.500	48.00
	" 4 0/0 1890 coupon.....	51.000	49.000	50.800	50.500	51.300	50.700	49.800	48.000	47.200	46.000	48.200	47.00
	" 4 1/2 0/0 assent.....	58.000	57.000	59.300	59.000	59.500	58.700	59.500	56.400	55.100	53.100	56.500	55.30
	" 4 1/2 0/0 coup. int.....	59.000	57.000	58.500	57.000	58.700	57.000	59.000	54.500	54.000	52.900	55.000	53.90
	" Tabacos, coupon.....	122.000	122.000	121.000	121.000	121.500	120.000	118.000	118.000	116.500	116.500	-	-
	Acções Banco de Portugal.....	148.000	147.200	151.000	147.800	149.000	145.500	149.150	148.800	149.000	148.000	149.200	148.80
	" " Comercial.....	137.500	134.500	137.500	134.000	137.000	136.000	138.000	137.000	138.600	138.500	139.500	139.20
	" " Nac. Ultramarino.....	125.000	124.100	125.000	120.500	120.500	120.000	120.500	117.000	120.600	118.000	119.000	118.00
	" " Lisboa & Açores.....	127.600	126.000	127.500	128.000	125.000	124.000	127.000	125.000	127.500	126.000	127.500	127.50
	" Tabacos, coupon.....	141.600	134.500	141.700	137.000	147.500	140.200	145.500	143.000	145.000	142.000	142.800	138.20
	" Companhia Phosphoros.....	78.500	75.000	78.000	77.100	80.000	78.000	79.000	72.600	74.800	74.200	76.800	74.80
	" Companhia Real.....	16.500	16.000	17.200	17.200	16.700	16.700	17.500	17.500	17.300	17.000	18.500	18.00
	Obrigações prediaes 6 0/0.....	95.500	95.000	95.500	94.800	95.500	94.500	95.150	94.800	95.050	94.900	95.500	94.60
	" 5 0/0 .....	93.500	92.500	93.650	92.700	93.650	93.300	94.500	92.700	93.000	91.000	93.800	92.70
	" C.º Phosphoros.....	91.200	90.000	91.400	91.200	92.000	91.200	92.700	92.400	93.500	92.000	93.800	93.40
	" C.º Real 3 0/0 (1.º g.).....	81.600	81.200	82.000	81.300	81.500	81.100	81.000	79.800	80.500	80.000	80.000	80.00
	" " 3 0/0 (2.º g.).....	22.750	21.200	24.950	22.900	24.800	23.950	24.700	23.950	25.750	24.350	28.300	26.55
	" " Nacional.....	54.000	53.500	56.000	56.000	58.500	57.000	59.500	58.500	59.000	58.000	59.500	59.00
	" Atravez d'Africa.....	84.200	81.000	84.000	83.000	85.000	83.300	88.500	84.800	89.000	82.200	93.400	88.90
Paris ...	3 0/0 portuguez.....	27,50	26,67	28,60	27,50	29,10	28,30	29,10	28,70	29,40	28,90	30,45	29,4
	Acções Companhia Real.....	71	68,25	77	74	74	71	76	71	79,50	70,50	88	77,5
	" Madrid-Caceres.....	39,50	32	38	34,25	34	32	34,75	30	30,75	26	32	29
	" Norte de Hespanha.....	208	195	199	178	187,50	180	196	184,50	190	180	191	185
	" Madrid-Zaragoza.....	296	280	286	265	272,50	266,50	288	273	278	266	284,75	272
	" Andaluzes.....	228	214	219	194	206	191	220	198	215	197	220	205
	Obrigações C.º Real (1.º grau).....	342,50	334	349,50	340	349	345	350	346	349	345	359,50	349
	" " (2.º grau).....	97	90	108	94,75	107	103	110	105	116,75	104	125	117,5
	" Beira Alta.....	75,75	72,50	82	74,50	79,25	76,50	79,75	76	78	76	88,50	78
	" Madrid-Caceres.....	89	87	97	89	94,50	88	93	89	90	88	90,50	87,5
Londres.	3 0/0 portuguez.....	27,12	26,37	28,15	27,12	28,75	28,12	28,62	28,37	28,87	28,62	29,87	28,8
	" convertido.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Obrigações Atravez d'Africa.....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25
Amsterd	" " " .....	71,68	67,75	71,93	67,75	72	71	78,19	71,93	77,62	74,12	85	77
Bruxel..	" " " .....	70,50	68,50	71	68,35	73	71	75,75	72	76,25	75,25	85,75	76,25

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	-	
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assent. coupon	38,70	38,70	38,70	-	38,80	38,80	39	39	39,20	39,40	39,50	39,50	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	20.300	20.600	-	-	21.000	-	21.350	21.200	21.200	21.150	21.200	-	-	-
" 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	48.800	48.800	48.800	-	48.900	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	56.000	55.800	55.800	-	56.000	-	-	56.300	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int.....	-	-	55.600	-	55.600	-	-	-	55.800	55.000	55.000	56.000	-	-
" 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	158.000	158.000											

## e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor		
38,30	37,15	38,25	38	39,10	38,30	40,20	39	40,20	39,35	39,60	38,60	Outubro	40,20	Julho	37,15
38,50	37,20	38,41	38,10	40	38,25	39,91	39,10	40	38,50	38,45	38,35	Setembro	40	Junho	37,20
21.500	21.100	21.400	21.300	21.800	21.500	21.900	21.750	21.800	21.750	21.500	20.150	Março	22.200	Janeiro	20.100
49.200	49.200	49.100	49.000	49.600	49.500	49.500	49.500	49.000	49.000	49.000	48.900	»	50.800	Maio	47.500
49.200	48.200	49.500	49.500	49.500	49.500	49.000	47.000	49.000	48.300	49.000	48.700	»	51.300	»	46.000
56.000	55.700	58.800	56.000	57.000	56.600	57.600	56.000	56.400	56.100	56.300	56.000	»	59.500	»	53.100
56.000	55.700	57.000	56.200	56.800	56.600	56.700	55.300	56.400	55.800	56.100	55.400	Janeiro	59.000	»	52.900
150.500	147.500	149.500	149.000	149.500	149.000	151.500	150.000	155.400	151.200	160.150	155.600	Dezembro	122.000	Dezembro	114.000
139.600	137.000	137.000	137.000	137.000	137.000	138.000	137.000	140.000	138.000	140.000	140.000	Novembro	140.000	Fevereiro	134.000
116.500	115.500	116.100	115.000	117.100	116.000	119.500	117.000	119.500	119.200	126.000	119.500	Janeiro	125.000	Agosto	115.000
127.000	124.000	125.200	125.000	125.300	126.000	124.800	126.000	130.000	126.500	130.500	130.000	Dezembro	130.500	Fevereiro	123.000
142.200	138.400	141.500	135.000	136.500	135.000	139.500	136.200	138.700	137.500	138.000	136.500	Março	147.500	Janeiro	134.500
78.700	76.500	79.900	77.900	79.400	78.600	81.000	79.500	84.000	81.600	84.000	83.300	Novembro	84.000	Abril	72.600
17.500	17.500	19.600	17.500	22.800	20.500	25.600	21.700	24.300	22.700	23.500	23.000	Outubro	25.600	Janeiro	16.000
94.650	93.900	94.650	94.000	94.500	93.700	95.500	94.400	95.500	95.000	95.500	93.000	Janeiro	95.500	Dezembro	93.000
93.500	92.000	92.800	92.000	92.800	92.500	92.650	92.400	93.000	92.000	93.200	91.500	Abri	94.500	Maio	91.000
92.100	91.600	92.200	92.000	92.300	92.000	92.300	91.800	92.300	92.000	93.750	92.000	Junho	93.800	Janeiro	90.000
81.500	79.500	81.800	81.000	81.800	80.800	82.000	81.400	81.500	81.000	81.800	81.200	Fevereiro	82.000	Julho	79.500
28.500	27.600	32.750	28.300	34.700	31.850	36.350	33.700	36.900	35.550	36.200	35.600	Novembro	36.900	Janeiro	21.200
60.000	59.000	59.600	59.100	60.400	60.000	62.500	61.100	70.000	63.800	69.500	68.000	»	70.000	»	53.500
92.100	89.000	90.000	88.900	93.200	90.000	94.800	92.800	96.700	95.000	97.000	96.200	Dezembro	97.000	»	81.000
30.20	29.27	30.70	29.50	31.80	30.80	32.70	31.30	32.10	30.45	32	30.65	Outubro	32.70	»	26.67
79	73	83	74	100	86	113	98	108	98	109	100	»	113	»	68.25
29	26.50	30.75	27	35	31.75	36	32.25	39	32	35	32	Janeiro	39.50	Maio	26
185.50	177	187	178	210	185	228	204	207	161.50	209	202	Outubro	228	Junho	177
284	268	292	276	328	299	359	322	356	327	342	318	»	359	Fevereiro	265
204	153	176.50	168	209	176.50	222	203	215	193	202	194.50	Janeiro	228	Julho	153
361	351.50	356	353	357	353	357	351.75	354	355	368	359	Dezembro	368	Janeiro	334
125	119	140	122	151	139	163	148	160	155	162	156.50	Outubro	163	»	90
85	79	84.25	80	91	84	98	89	97	94	112	94.50	Dezembro	112	»	72.50
89.50	87.50	92	88	105	92	109	97.50	106	99	124.75	104	»	124.75	»	87
319.50	310	330	319.50	344	328	375	334	343	323	342	328	Outubro	375	»	298
29.37	29.12	30.12	29.25	31.50	30.50	32	31	—	—	—	—	Janeiro	32	Dezembro	26.37
57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	61.71	59.75	63.37	61.50	Dezembro	63.37	Dezembro	61.50
81.50	79.62	79.75	77	83	79.25	82.43	81	82.93	81.75	83.75	83	Junho	85	Janeiro	67.75
83.50	80.50	78.50	78	80	78.50	83.75	80	83.75	83	83	83	»	85.75	Fevereiro	68.35

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de Janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Kil.	Totais Réis	Kilom.	1902 Réis	1901 Réis
COMPAGNA REAL	de 8	693	68.644.000	99.053	693	69.841.865	100.781	4.333.785.000	4.217.205.334
Antiga rede e nova não garantida...	17 23 Dez	693	83.096.000	119.907	»	79.819.560	115.179	4.416.881.000	4.297.024.894
	24 31 »	—	—	—	—	—	—	—	—
Nova rede garantida...	17 23 Dez	380	13.715.000	36.092	380	11.160.135	29.368	599.652.000	594.393.666
	24 31 »	—	9.682.000	25.478	»	12.754.440	33.564	609.334.000	607.148.10

## TRACÇÃO ELÉCTRICA

Estão-se fazendo interessantes applicações da electricidade ao aquecimento das carruagens das vias ferreas ou dos tremvias electricos.

Ha já em serviço carruagens com *aquecedores* electricos, *chaufferettes*, dispostos entre os assentos, de modo a servirem para quatro passageiros cada um, como na linha electrica de 3.<sup>o</sup> carril, da companhia de Oeste em França, que emprega aquecedores da *Société des anciens établissements Parville frères & C.º*; ha aquecedores d'este tipo, collocados directamente no estrado das carruagens, comprehendendo duas series de cinco aquecedores de latão estampado, com 0,80 de comprimento por 0,14 de largura, que estão ligados á corrente da linha.

Por estes meios consegue-se elevar a temperatura ambiente, dando-lhe mais 12°, o que é tentador na quadra que atravessamos.

Ora ahí está um melhoramento que a companhia dos *Carris de ferro* devia introduzir, para as carreiras nocturnas que servem os theatros. Assim esquecemos melhor os perigos do fio aereo.

\*

O conselho municipal de S. Petersburgo votou, quasi por unanimidade, um emprestimo de 30.000.000 de rublos cujo producto será destinado á construcção da rede de tremvias electricos.

•

Está em estudo, na Italia, uma nova linha para ser servida por electricidade, entre Chiavene e Chiasso, fronteira suissa, na extensão de 80 kilometros.

\*

O conselho geral do Sena deu parecer favoravel sobre o estabelecimento do *trolley*, na linha de Neuilly-Maisons-Laffitte.

Pela sua parte a municipalidade de Paris declarou mais uma vez á companhia dos omnibus que *em ponto algum* dentro da cidade lhe consente o fio aereo.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Almanach Palhares* — De anno para anno melhora e aumenta este livro que se vae tornando indispensavel em todos os escriptorios, repartições e casas particulares.

O d'este anno que é o 5.<sup>o</sup> da publicação, traz 1.456 paginas, em vez de 1.376 que tinha em 1902, uma numerosa lista de firmas commerciaes e nomes de pessoas importantes e, o mais valioso, um dicionario chrographico, coordenado pelo sr. alferes do exercito Francisco Cardoso d'Azevedo, que, completo como é e exacto como o nome e competencia do seu auctor nol-o garantem, é d'uma utilidade enorme.

Insere numerosos artigos sobre todos os factos de 1902, illustrando-os com varias photogravuras, e acompanha os nomes dos principaes funcionarios publicos e outras pessoas importantes com o respectivo retrato.

E já que falamos d'este livro justo, é destruir um prejuizo que parece suscitar-se em quem, justamente cioso do trabalho volumoso e importante, julga ver no producto alheio uma falsificação ou uma concorrencia desleal.

Referimo-nos ao facto de se julgar o *Almanach Palhares* uma imitação do *Annuario Commercial*.

Não vemos, francamente, razão para tal; se um e outro publicam algumas matérias identicas é porque, sendo este o *Annuario do commercio*, todos que tenham que referir-se a algum assumpto d'esse ramo forçosamente irão tocar na esphera d'accão d'aquelle repositorio.

Mas o genero do *Almanach Palhares* é bem diferente, explanando-se por muitos outros ramos de interesse publico que não pertencem á outra publicação.

E mesmo na indicação de moradas e nomes consideramos os dois livros não como concorrentes, mas completando-se mutuamente, e portanto bom é, tendo-se um, ter tambem o outro.

Muito sujeitos a faceis enganos estas relações de nomes e moradas, cada publicação tem seus erros, e para exemplo daremos o que directamente nos respeita.

No *Annuario Commercial* vem certo o nome e a morada do nosso director, mas na referencia a esta *Gazeta* só ahí figura o nome do nosso administrador, que, diga-se em verdade, muito gosto temos em ver figurar ali, mas que se sentirá bem só, não tendo a acompanhal-o o pessoal da redacção. Pois no *Almanach Palhares*, onde a indicação do jornal vem certa, embora sob o titulo dos «Jornaes diversos» quando antes d'este se vêem varios outros menos regulares na sua publicação do que o nosso, vem a morada do nosso director com numero errado.

Isto dizemos como simples exemplo de que ninguem nestes casos, pode lançar ao telhado vizinho, a pedra do erro.

## AUTOMOBILISMO

Um cavalheiro de Gijon realizou ha pouco a maior viagem em automovel que até hoje se tem feito, indo d'aquelle cidade vascongada até Moscou, e regressando ha dias, á sua patria, percorrendo assim 12.000 kilometros nos quaes venceu numerosas dificuldades, não só por ter que seguir pessimas estradas, como por, especialmente na Russia, ter até que atravessar campos cultivados e outros cobertos de neve.

Na ida gastou 40 dias, demorando-se 2 em S. João da Luz, 3 em Genebra, 2 em Nuremberg, 8 em Dresden, o que reduz o trajecto de 6.000 kilometros a 25 dias ou 240 kilometros, em média, por dia.

Depois de poucos dias de demora na segunda cidade da Russia regressou por Varsovia, Posen, Berlim, Leipzig, Francfort e Paris com a mesma velocidade.

\*  
Prepara-se para breve uma corrida Paris-Madrid, patrocinada pelo Automobile Club, de França.

\*  
Na recente exposição automobilista de Londres, no *Agricultural Hall*, apresentou-se um vehiculo movido por ar liquido que parece dá os melhores resultados. O motor pôde dar ao carro a velocidade de 32 kilometros e o deposito d'ar tem um abastecimento para 58 kilometros.

A companhia que o apresentou, e é ingleza, declarou que ainda não tem d'estes carros á venda, por isso quando elles sairem da fabrica e do terreno das experiencias, só então se poderá ver se as promessas de bom exito se confirmam.

\*  
A companhia dos caminhos de ferro do P. L. M. vae

pôr em serviço, nas suas linhas curtas, carruagens automotoras, d'um sistema especial com o que ella conta não só realizar uma certa economia na exploração d'estas linhas, como servir melhor o publico, fazendo serviço mais frequente e levando as malas do correio.

Aqui está um sistema a ensaiar cá, na linha de Cascaes, sem pensarmos em grandes empresas de tracção electrica.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Apedrejadores de comboios.**—Apesar das energicas providencias dadas pelo governo para reprimir esta selvajaria, parece que ella se vae radicando nos costumes, porque diariamente apparecem novos attentados.

O que se torna urgente é que os tribunaes aos quaes estão submettidos os respectivos processos apressem o julgamento, para que o castigo, seguindo de perto o crime e sendo energico, sirva de escarmento aos pretensos criminosos.

E se as sentenças forem publicadas em cada freguesia rural com certa intensidade, seria isso tambem conveniente.

Lembramos isso ás auctoridades e ás direcções das linhas ferreas que tambem são interessadas em acabar com estas scenas que nem na Barbaria se praticam.

**Novas linhas.**—Temos duas rectificações a fazer á noticia que aqui démos, sob este titulo, no numero passado, referente aos pedidos de linhas feitos pelos sr. Machado Cruz, Mesquita e Cesar Garcia; a primeira é que a linha de Mafra foi pedida só pelos dois primeiros requerentes e a segunda é que a de Coruche a Aviz não termina na linha projectada de Evora a Ponte de Sôr, mas cruza com ella em Mora.

Isto em nada desfaz, antes aumenta a importancia da linha de Coruche, que, assim, não só serve para a ligação entre as linhas d'Evora e Meridionaes, como ainda traz, a uma e outra, o trafego do concelho de Aviz que só por ella é servida.

**Eletricidade para Cascaes.**—Noticiam os collegas diarios que chegam brevemente a Lisboa os srs. Davids e Carpenter que veem tratar da tão falada ideia da tracção electrica na linha de Cascaes, assumpto a que, primeiro que todos, nos referimos aqui largamente.

**Cintra a Cascaes.**—Na ultima sessão do conselho superior d'obras publicas já foi dado, pelo sr. engenheiro Sousa Gomes, parecer favoravel sobre a construcção d'esta linha.

**Rêde ao sul do Tejo.**—Apresentou-se ha dias no conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado o sr. Williams Thompson, subdito britannico, como representante de um grupo de capitalistas ingleses, propondo-se construir a rête projectada ao sul do Tejo, dando lhe o governo em pagamento titulos da dívida externa.

Os membros d'aquelle conselho convidaram o proponente a apresentar a sua proposta por escripto afim de ser estudada.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

A companhia do Norte de Hespanha, seguindo o exemplo dado pela de Madrid a Zaragoza y Alicante, poe em vigor no dia 1 do corrente a tarifa especial n.º 1, estabelecendo bilhetes de per-

curso de 3.000 a 12.000 km. e bilhetes accessorios para trajectos de 1.000 km. em todas as linhas da sua rede.

Para 3.000 km. os preços são 247,5 pesetas na 1.ª classe, 181,5 na 2.ª e 110 em 3.ª, com o prazo de 3 mezes.

Para 5.000 km. são respectivamente, 385, 291,5 e 176 pesetas em 5 mezes.

Para 10.000 km. 640, 489,5 e 291,5 pesetas, em 10 mezes. Accessorios de 1.000 km. 82,5, 60,5 e 36,85 pesetas em 1 mez.

A nova linha de Avilés ao Ferrol, que se projectava construir de via larga, parece que será de um metro, e os estudos que se estão fazendo para ella estarão concluidos em quatro mezes.

O Norte de Hespanha renovou por quinze annos o contracto com a companhia dos vagons-leitos para o serviço do sud express.

No dia 20 de marzo deve realizar-se em Madrid a concessão, em concurso, da linha de Durango e Victoria a Estella.

Estão muito adeantadas as obras da linha de Utrillas a Zaragoza, esperando-se que em breves mezes seja aberta á exploração. A extensão total é de 125 kilometros e a via de um metro.

### Inglaterra

A estatistica dos accidentes no primeiro semestre de 1902 publicada agora pelo *Board of Trade*, respectiva ás linhas ferreas inglezas, accusa 573 mortes e 8.515 feridos.

Nas classes dos accidentes figuram 12 collisões entre trens de passageiros; 15 entre trens de passageiros e de mercadorias; 7 de veículos isolados nas linhas; 18 entre comboios e objectos interrompendo a circulação; 11 por encontros nas estações e 7 por outras causas.

Além d'estes desastres pessoais houve a morte de 306 pessoas e ferimentos em 918 por outras causas, taes como atropelamentos, esmagamentos entre carruagens, quedas á linha, etc.

### Suissa

A linha directa de Neuchatel a Berne pediu, e obteve, auctorização do conselho nacional para augmentar em 30 por cento as suas tarifas.

O funicular electrico de Kriens (Lucerna) a Sonnenberg foi tambem auctorizado a elevar ao maximo da concessão os seus preços de transporte.

### Abyssinia

Diz um telegramma do Cairo que o imperador Menelik tenta apoderar-se do caminho de ferro construido pela sociedade francesa, visto ser contrario a todos os monopolios e especialmente dos das vias de comunicação, e recear muito da ingencia dos estrangeiros no seu paiz.

Este imperador africano tem tido já outras ideias sobre administração publica melhores do que as de muitos governos e governantes da Europa.

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio de Conselho de Administração apresentado á assemblea geral de 11 de novembro de 1902

(Continuado do n.º 360)

Nota do rendimento da linha, conforme as informações

Mezes	Anos economicos		
	1899-900	1900-901	1901-902
Julho.....	22:900\$560	22:461\$270	24:989\$830
Agosto.....	1:870\$220	21:849\$520	24:099\$170
Setembro.....	23:222\$620	28:248\$790	23:981\$920
Outubro.....	32:001\$980	28:125\$760	24:985\$460
Novembro.....	22:645\$250	22:344\$240	28:752\$220
Dezembro.....	29:482\$780	23:539\$960	31:784\$090
Janeiro.....	36:281\$510	22:538\$420	32:281\$020
Fevereiro.....	27:620\$530	22:768\$050	25:148\$010
Marco.....	28:194\$150	26:192\$250	22:087\$830
Abril.....	19:369\$830	24:274\$600	20:615\$330
Maio.....	20:428\$910	26:510\$130	25:508\$270
Junho.....	22:097\$370	20:100\$310	23:960\$420
Total....	306:115\$710	288:953\$300	308:193\$570

Nota do rendimento da linha conforme as contas:

Mezes	Annos economicos		
	1890-900	1900-901	1901-902
AbriI.....	—	—	24:274\$600
Maio.....	—	20:428\$910	26.510\$130
Junho.....	—	22:097\$370	20:100\$310
Julho.....	—	22:461\$270	24:989\$830
Agosto.....	—	21:849\$520	24:099\$170
Setembro.....	—	28:248\$700	23:981\$920
Outubro.....	32:001\$980	28:125\$700	24:985\$460
Novembro.....	22:645\$250	22:344\$240	28:752\$220
Dezembro.....	29:482\$780	23:539\$960	31:784\$090
Janeiro.....	36:281\$310	22:538\$420	22:281\$020
Fevereiro.....	27:620\$50	22:768\$050	25:148\$010
Março.....	28:94\$150	26:192\$250	22:087\$830
Abril.....	19:369\$830	—	—
Total.....	195:596\$030	260:594\$540	308:994\$590

### Exploração

Seguindo o costume dos relatórios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração:

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000\$000
1890-1891.....	35:000\$000
1891-1892.....	62:000\$000
1892-1893.....	97:000\$000
1893-1894.....	120:000\$000
1894-1895.....	164:000\$000
1895-1896.....	201:000\$000
1896-1897.....	207:000\$000
1897-1898.....	177:000\$000
1898-1899.....	216:000\$000
1899-1900.....	306:000\$000
1900-1901.....	288:000\$000
1901-1902.....	308:000\$000

em numeros redondos.

Comparadas as receitas dos doze ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891.....	254\$270
1891-1892.....	332\$836
1892-1893.....	432\$009
1893-1894.....	476\$678
1894-1895.....	577\$972
1895-1896.....	670\$021
1896-1897.....	691\$033
1897-1898.....	591\$320
1898-1899.....	674\$236
1899-1900.....	816\$003
1900-1901.....	793\$827
1901-1902.....	846\$685

e que neste exercicio com relação ao anterior houve um aumento de 6,66 %.

O aumento de tarifas rendeu, desde julho de 1901 a junho de 1902, 100:000\$000 réis.

A applicação d'este aumento produziu em média 52,71 %, quando devia produzir 75 % segundo a lei.

Comparado este rendimento com o do anno anterior, nota-se uma diferença de 4:000\$000 réis para menos. A diminuição proveniente na redução da tarifa do café foi de 22:000\$000 réis. Se juntarmos esta verba ao rendimento acima, vê-se que teríamos um aumento de 18:000\$000 réis se não se fizesse essa redução.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

### 2.º semestre de 1901

1.ª classe.....	71 ou 2,48 %
2.ª ".....	199 " 6,91 "
3.ª ".....	2.610 " 90,61 "

### 1.º semestre de 1902

1.ª classe.....	67 ou 2,57 %
2.ª ".....	191 " 7,30 "
3.ª ".....	2.359 " 90,13 "

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior havendo, porém, na totalidade um aumento de cerca

de 8,47 % na quantidade e de 2,07 % no rendimento.

### Mercadorias

Em grande velocidade transitaram:

De 1900-1901..... 296 toneladas

De 1901-1902..... 284 "

Diferença: menos..... 12 "

Em pequena velocidade:

De 1900-1901..... 16.385 toneladas

De 1901-1902..... 15.565 "

Diferença: menos..... 820 "

Houve, pois, em mercadorias uma diminuição de 4,98 % no peso e um aumento de 8,53 % no rendimento, o que se explica pela falta de transporte, neste exercicio, do brogau, que representava no anterior um peso muito elevado com um pequenissimo rendimento.

Senhores accionistas: — Como vereis pelos esclarecimentos que acabamos de apresentar-vos, a nossa receita aumentou em relação ao exercicio anterior, sendo este aumento na importancia de 20:000\$000 réis, numeros redondos.

A experiencia feita com a redução da tarifa do café deu como unico resultado a diminuição, na receita proveniente do aumento de tarifas de 22:000\$000 réis, dos quais 7:087\$016 réis figuram já na conta de Reclamações.

Se este facto se não desse, o rendimento geral da linha teria aumentado 42:000\$000 réis ou sejam 14,25 % sobre o exercicio anterior.

Examinados os mappas respectivos, vê-se que o transporte do café aumentou em 859 toneladas, ou sejam 32 % sobre o exercicio de 1900-1901; mas, nem se pode estranhar isso, visto que, nesse exercicio, e em relação ao anterior, tinha diminuido 1.868 toneladas ou 40 %, nem mesmo esse aumento compensa o prejuizo havido pela redução das tarifas.

Vê-se, portanto, que essa experiencia não deu resultado algum, visto que a importancia do movimento do café nem de longe voltou a ser o que anteriormente tinha sido, ficando evidentemente provado, que a grande baixa que se deu no transporte d'esse genero em 1900-1901 não foi devida ás tarifas elevadas, mas sim á crise de Angola e outras causas em parte remotas.

A opinião de que a nossa linha deveria ter uma importancia muito limitada, porque a sua receita só podia provir do transporte do café, vai sendo bastante modificada, attendendo ao desenvolvimento progressivo do tráfego d'outras mercadorias, mórmente de borracha, cujo aumento, tendo sido no anno anterior de 227 toneladas ou sejam 250 % em relação a 1899-1900, foi de 146 toneladas ou 46 % no presente exercicio em relação a 1900-1901.

Chamo a vossa attenção para a nota seguinte, que representa os aumentos mais importantes havidos no exercicio findo em relação a 1900-1901:

Borracha.....	146 ton. rendendo réis 6:633\$840 ou 46 %
Café.....	859 " " 5:642\$800 ou 32 %
Cera.....	16 " " 727\$500 " 90 %
Mandioca.....	145 " " 1:059\$860 " 337 %
Fuba.....	108 " " 1:896\$090 " 23 %
Gincuba.....	38 " " 636\$570 " 422 %
Machinismo.....	82 " " 1:255\$800 " 94 %
Madeira de carpintaria.....	116 " " 2:265\$170 " 81 %
Mobilia.....	13 " " 295\$640 " 22 %
Roucas.....	16 " " 392\$800 " 179 %
Sabão.....	22 " " 471\$200 " 35 %
Vinho.....	117 " " 2:671\$950 " 26 %

Alguns d'estes artigos denotam bem o desenvolvimento que o caminho de ferro vai produzindo na província; e, se não são importantes pelo seu valor, são-o indubitavelmente pelo que indicam, principalmente os seis ultimos que figuram na nota.

(Continua).

### Avisos de serviço

#### Caminhos de ferro do Estado

##### Direcção do Minho e Douro

##### Serviço dos armazens geraes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 23 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 10.000 kilogrammas de óleo para cilindros de locomotivas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de

effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 35.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste, e apresentar uma amostra do óleo a fornecer.

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

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. Porto, 7 de janeiro de 1903.

## Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

### Fornecimento de ferro redondo e chato

No dia 26 do corrente mez de janeiro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva

d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 50.600 kilogrammas de ferro redondo e chato.

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

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

Lisboa, 2 de janeiro de 1903.

### Venda de uma machina motora

No dia 26 de janeiro de 1903 pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de uma machina motora vertical a vapor, de 50 cavallos, em muito bom estado de conservação, que pôde ser examinada todos os dias uteis das 7 horas da manhã ás 6 da tarde, nas officinas geraes da mesma Companhia, a Santa Apolonia.

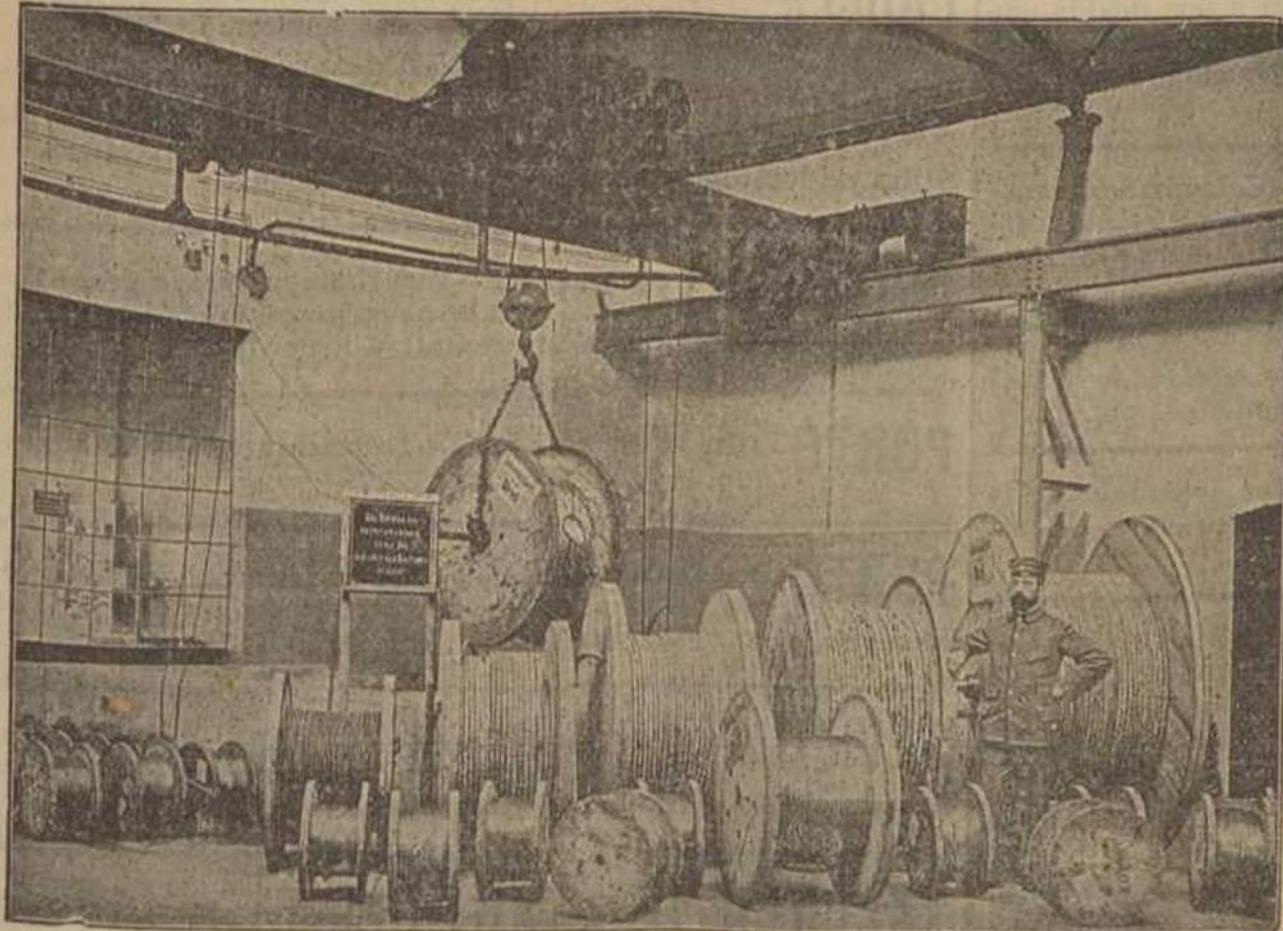
As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias não santificados, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Lisboa, 13 de dezembro de 1902.

# Fabrica de cabos electricos Rheydt

COMPANHIA POR ACCÕES



Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  CONTRACTOS FIRMES

**RHEYDT (Prussia rhenana)**

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle de Campoamor, 12 — MADRID

Fabrica especial de arame

### ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com  
isolador de ar e de papel

## RUY DA TRINDADE

INGÉNIUR-CONSEIL — U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negócios technicos e industriaes na Belgica ou no estrangeiro  
CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO — 44, Rue d'Arenberg, BRUXELLES

# 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

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

**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

**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.** — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1.500 réis a 2.500 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 inexcusaveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

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

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

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

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

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

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

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

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

**MONT' ESTORIL** **Grand Hotel d'Italle.** — De 1.<sup>st</sup> ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

**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.<sup>st</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Justo M. Estellez.** — Agente internaciona de alfandegas e transportes.

## MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Representante exclusivo  
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



→ MADRID

Pecam-se prospectos.



Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 19 de janeiro sahirá o paquete **Clyde** para

**Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres**

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

**AGENTES** | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capelistas, 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 janeiro de 1903

COMPANHIA REAL			LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Badajoz		Lisboa		PAMP.		MANGUALDE		PAMP.			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	b	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b	3-35 t.	Partida	Chegada	Partida	Chegada	PAMP.	MANGUALDE	PAMP.	
5.30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.		11-0 m.	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	b	3-35 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.				
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	6-38 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.		7-30 t.	7-30 t.	6-50 t.	5-8 m.	b	5-39 t.	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.				
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7-3 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.		9-30 n.	6-37 m.	—	—	—	—								
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-24 m.	3-35 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.		Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	b	3-35 t.									
7-0 m.	7-15 m.	7-32 m.	7-49 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.		b	8-50 m.	6-0 t.	8-15 m.	b	5-39 t.	k	1-20 t.	3-37 t.	4-539 t.	7-40 t.			
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.	9-37 n.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.		11-0 m.	7-30 t.	6-0 t.	5-8 m.	b	5-39 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.		9-30 n.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	b	5-39 t.								
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-45 m.	8-25 m.	8-33 m.	9-5 m.	10-10 m.		Lisboa	Guarda	Lisboa	b	3-35 t.									
8-30 m.	8-45 m.	9-2 m.	9-18 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-2 m.	9-55 m.		11-0 m.	2-39 n.	12-0 n.	3-35 t.	b	5-39 t.								
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.	12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.		7-30 t.	9-55 m.	3-50 t.	5-8 m.	b	5-39 t.								
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.		9-30 n.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	b	5-39 t.								
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	4-40 t.	5-12 t.	3-0 t.	4-0 t.		Lisboa	Guarda	Lisboa	b	3-35 t.									
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	5-40 t.	6-46 t.	5-0 t.	6-3 t.		11-0 m.	9-41 t.	10-0 n.	10-0 n.	b	3-35 t.								
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.	6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	7-0 t.		12-0 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-3 t.	b	5-39 t.								
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.		12-0 m.	6-45 t.	5-10 t.	12-10 n.	b	5-39 t.								
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	10-35 n.	11-40 n.	9-0 n.	10-0 n.		12-0 m.	9-55 m.	—	—	—	—								
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-20 n.	1-22 n.	11-0 n.	12-0 n.		12-0 m.	8-51 n.	8-51 n.	8-35 m.	b	3-35 t.								
11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-38 t.	Lisboa	Saõa	em	Lisboa		Coimbra	Figueira	Coimbra	b	3-35 t.									
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1-3 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.		Lisboa	T. VEDRAS	FIGUEIRA	b	3-35 t.									
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.		1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	b	3-35 t.								
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.		11-0 m.	2-39 n.	12-0 n.	b	3-35 t.									
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.		7-30 t.	9-55 m.	3-50 t.	5-8 m.	b	3-35 t.								
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.		9-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	b	3-35 t.								
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.	1-30 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-31 t.		1-30 t.	3-10 t.	3-10 t.	2-31 t.	b	3-35 t.								
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	z 3-10 t.		1-30 t.	3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	b	3-35 t.								
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.		1-30 t.	4-26 t.	5-34 t.	5-29 t.	b	3-35 t.								
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.		1-30 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	b	3-35 t.								
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	5-50 t.	7-0 t.	6-45 t.	7-29 t.		1-30 t.	8-0 n.	8-44 n.	g 7-55 t.	b	3-35 t.								
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	8-0 n.	8-44 n.	g 7-55 t.	8-39 n.		1-30 t.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	b	3-35 t.								
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	9-45 n.	10-29 n.	9-24 n.	9-8 n.		1-30 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	b	3-35 t.								
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	9-45 n.	10-55 n.	11-39 n.	10-10 n.		1-30 t.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	b	3-35 t.								
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	6-18 t.	6-18 t.	6-18 t.	6-18 t.		1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	b	3-35 t.								
5-50 t.	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.		1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	b	3-35 t.								
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	7-30 m.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.		1-30 t.	7-30 m.	7-59 m.	7-59 m.	b	3-35 t.								
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.	10-5 m.	11-3 m.	7-59 m.	8-56 m.		1-30 t.	7-30 m.	8-4 t.	12-13 t.	b	3-35 t.								
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.	10-5 m.	11-3 m.	7-59 m.	8-56 m.		1-30 t.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	b	3-35 t.								
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 n.	10-55 n.	11-53 n.	4																

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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



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

Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>

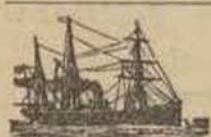
## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor alemão **Burgermeister**.

Sahirá a 23 de janeiro.

Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>

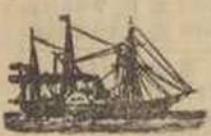


**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **S. Paulo**. Sahirá a 16 de janeiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vapor frances **Chili**. Sahirá a 28 de janeiro.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Bremen**, vapor alemão **Portugal**. Sahirá a 17 de janeiro.

Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Cabedello**, Maceió, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Argentina**. Sahirá a 24 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Cherburgo**, Southampton e Londres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **La Plata**. Sahirá a 26 de janeiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Hamburgo**, vapor alemão **Soneck**. Sahirá a 17 de janeiro.

Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Havre**, e Hamburgo, vapor alemão **Guanhyba**. Sahirá a 18 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 19 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 28 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor inglez **Gibraltar**. Sahirá a 20 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré 64, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques** e Beira, vapor frances **Cordoba**. Sahirá a 21 de janeiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**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 janeiro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Maranhão**, Paranáhyba e Ceará, vapor inglez **Lisbonense**. Sahirá a 24 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**New-York** via Porto e Açores, vapor portuguez **Dona Maria**. Sahirá a 20 de janeiro.

Agente, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a 19 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Amazonas**. Sahirá a 31 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 27 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió vapor inglez **Invendor**. Sahirá 16 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Carolina**. Sahirá a 17 de janeiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Bahia**. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor inglez **Minho**. Sahirá a 20 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, vapor alemão **Vianna**. Sahirá a 21 de janeiro.

Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Rotterdam** e Hamburgo, vapor alemão **König**. Sahirá a 23 de janeiro.

Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Benguela**. Sahirá a 21 de janeiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 19 de janeiro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oropeza**. Sahirá a 28 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 27 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>