

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

CORRESP.^{ES}: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, Leopold Kirsch. — L. MARQUES, J. M. Costa

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Paginas
A REFORMA DE ENGENHARIA CIVIL, por O. S.	365
CARTA DE INGLATERRA, por W. W. Cornett	366
PORTE OFFICIAL — Portarias de 25 de setembro, 22 e 31 de outubro, alvará de 3 de outubro e decreto de 19 de outubro do Ministerio das Obras Publicas.	367 e 368
A LUZ ELECTRICA NOS CAMINHOS DE FERRO.	368
AS NOVAS INSTALLACOES NA ESCOLA DO EXERCITO	369
NOTAS DE VIAGEM — III — De Lourdes a Toulouse.	369
O ATRAZO DOS COMBOIOS E O DIREITO DO PUBLICO.	370
CONTRA A TUBERCULOSE.	371
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — 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.	371 a 373
MELHORAMENTOS NO CHIADO.	374
ESTATISTICA INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO.	374
ALCOOL DESNATURADO.	374
O CONVENIO DO NORTE DE HESPAHIA.	374
LINHAS PORTUGUEZAS — Zambesia — Benguella — Estado — Plas a Moura — Mormugão — Algarve — Valle do Vouga — Vagons da industria nacional — Mirandella a Bragança	374 e 375
LINHAS ESTRANGEIRAS. — Hespanha — França — Egypto — Asia Central Russa — Turquia da Asia	375 e 376
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVES D'AFRICA — Relatorio do conselho de administração.	376
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES — CONCURSOS.	377
AGENDA DO VIAJANTE — HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE NOVEMBRO DE 1901 — VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.	378 a 380

A REFORMA DE ENGENHARIA CIVIL

Foi publicada a reorganização dos serviços da engenharia civil do ministerio das obras publicas, no uso da auctorização concedida ao governo pelas camaras.

Esta reforma favoreceu o corpo de engenheiros civis e dos seus auxiliares, pertencentes aos respectivos quadros de obras publicas e de minas, remediando muitos inconvenientes e corrigindo algumas disposições menos justas da organização anterior.

Alargou-se um pouco o pessoal do quadro, visto ser deficiente o que estava estabelecido para as proprias exigencias da organização que vigorava; uniformizaram-se os vencimentos de todos, que eram desegualisimos por se manterem os que competiam a cada engenheiro ou auxiliara o tempo em que haviam sido atingidos pelas repetidas reformas anteriores; elevaram-se as ajudas de custo, que estavam longe já de compensarem sufficientemente as despesas a que são obrigados os funcionarios pelas deslocações em serviço; e promoveu-se o accesso, que se achava verdadeiramente paralyzado.

Supprimiram-se as zonas de obras publicas de Lisboa, que nunca nos mereceram sympathia ou applauso, substituindo-se por tres direcções de obras publicas, irradiando da capital pelo districto.

Constituiram-se as commissões consultivas, subsistindo a dos melhoramentos sanitarios a que compete um ramo novo da engenharia de tamanho interesse publico, pois seliga com a salubridade das povoações

— a engenharia sanitaria. Remodelou-se a commissão de verificação da resistencia das pontes e construcções metallicas, a commissão dos serviços geologicos, o conselho superior de obras publicas e minas, o conselho dos monumentos nacionaes e o conselho de tarifas.

No conselho dos monumentos nacionaes deu-se entrada aos lentes de architectura das escolas do exercito e academia polytechnica, como é justo.

Não se procedeu todavia assim a respeito da commissão de verificação de pontes, em que parece deveriam entrar tambem os lentes de resistencia de materiaes.

Foi uma tarefa grande, executada corajosamente pelo sr. ministro das obras publicas. Não ficou porém aqui.

Os serviços da commissão geodesica remodelaram-se egualmente. Pela ultima organização havia sido reparada a secção chorographica da secção geodesica, ficando os dois serviços isolados e com direcções especiaes. Mais ainda, as officinas de cartographia, que tão intimamente se ligam a estes trabalhos, tinham sido tiradas d'alli e unidas nominalmente ás officinas do Instituto industrial e commercial de Lisboa!

Baniu-se esta disposição que nada aconselhava ou justificava, voltando as officinas para a direcção agora chamada dos «serviços geodesicos e topographicos».

Está remediado em parte o mal. E dizemos em parte porque de ha muito temos mostrado a conveniencia de centralizar numa direcção unica os serviços que se referem ao terreno, principalmente na parte relativa a elaboração, redacção e reproducção de cartas.

Quizeramos antes, na nova direcção, a carta agricola, a carta geologica, minerographica, e os serviços cartographicos dos ministerios da marinha e guerra, embora os trabalhos scientificos necessarios para a elaboração d'estas cartas corressem por direcções de serviços differentes. Poderiamos assim ter officinas montadas á moderna com os meios de que actualmente se dispõe para as reproducções graphicas, perfeitas e economicas, abandonando os dispendiosos, velhos, incommodos e demorados trabalhos da gravura em pedra, utilizando as descobertas relativas á photographia e ás reproducções a tintas gordas, como se faz na Belgica, na França, na Alemanha e noutros paizes.

Foi todavia já um bom serviço a eliminação da anomalia existente quanto ás officinas da commissão geodesica.

A par, porém, d'estes beneficios introduzidos pela nova organização dos serviços technicos algumas disposições de ordem administrativa ha, com que não podemos concordar.

Assim, uma determinação pela qual ficam pertencendo ao quadro da geodesia ou da topographia os officiaes do exercito, em serviço no ministerio, alguns dos quaes nuncatomaram parte nos seus trabalhos ou não teem mesmo as habilitações legaes para os executarem, e outros que se achavam desempenhando serviço apenas como professores nas escolas industriaes ou serviam nos

pesos e medidas, choca bastante o nosso espirito. Preferiamos que estes continuassem a figurar no orçamento sob a rubrica verdadeira — de officiaes em commissão.

A nossa posição especial de interessado na materia não nos consente mais largas explanações. Por ventura a nossa penna não teria a liberdade de critica precisa. Nem por sombras pretendemos ser desagradaveis ao ministro que referendou um decreto que, beneficiando alguns serviços, beneficiou a maioria d'uma classe illustre; como não queremos ser menos justos nas apreciações que possam parecer suspeitas, ou capitular-se de apaixonadas pelo interesse directo e melindre pessoal.

O que devemos comtudo dizer é que a reforma, se ficar por aqui, será incompleta. Um todo harmonico só se constitue retocando os restantes serviços do ministério das obras publicas, ao menos na secretaria e nas direcções geraes do commercio e industria, e na da agricultura.

Não repetiremos o que já por vezes havemos dito neste lugar, mas lembraremos que os serviços das florestas precisam de um olhar compadecido, que os das reconstituições das vinhas são perfeitamente dispensaveis, que os do ensino industrial carecem de restauração, voltando mais á antiga, que os do trabalho e estatística teem de ser creados, e que os museus industriaes não devem acabar de perder-se.

Grande e complexo campo para a actividade d'um ministro illustrado, perseverante e de boa vontade!

O. S.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 9 de novembro de 1901.

Segundo diz o administrador do caminho de ferro Cork-Bandon, na Irlanda, a Ocean Rapid Transit Company que se diz ter sido formada já com um capital todo subscripto de seis milhões de libras sterlinas, vae tornar possível, com os seus vapores de turbinas, a travessia do Atlantico em tres dias e tres quartos. Haverá um serviço bi-semanal desde a bahia de Narragansett até Berehaven, onde evidentemente é intenção desembarcar os passageiros e malas que não vão a Dover—para Londres, a Bolonha—para Paris, e a Flessinga—para o continente em geral.

No projecto, segundo agora se annuncia, não faltam os «se». Por exemplo, annuncia-se que, se o governo britannico contrahisse e pagasse subsidios para o transporte das malas pelos vapores da referida companhia, construir-se-hiam estes neste paiz e navegariam sob a bandeira ingleza; do contrario, serão construidos nos Estados Unidos.

Egualmente, se a companhia ferro-viaria London & North Western quer accelerar o seu serviço actual da mala entre Euston (Londres) e Holyhead umas duas horas e meia, far-se-ha uso d'aquella via, e senão convidar-se-ha a Companhia Great Western a offerecer um serviço rapido pela nova via Fishguard-Rosslare. Mas, o maior dos «se» no projecto, como existe actualmente, é suggerido pela proposta de estabelecer uma linha de vapores de turbinas para cruzar o Atlantico á velocidade indicada, com segurança e com lucro. E' verdade que se vae empregar o oleo crú de Texas como combustivel, e este é mais barato do que o carvão e não exige tanto espaço para se acomodar; mas os novos vapores serão practicamente só para passageiros e malas, e sem subvenções de consideração e a

protecção muito extensiva do publico viajante não podem ser lucrativos.

*

O problema de vencer a vibração nos caminhos de ferro subterraneos de Londres que funcçionam pela electricidade não parece ter-se resolvido ainda satisfactoriamente, pois continuam de novo as experiencias começadas ha algum tempo pelo Board of Trade no tunnel do caminho de ferro Central de Londres. Está-se fazendo no tunnel alludido uma série d'observações com o fim de descobrir se os tremores naturaes da terra, da natureza de terremotos, contribuem para causar as vibrações de que tanto se queixam os moradores estabelecidos por cima do dito tunnel. Outras experiencias se referem ao tamanho dos motores; á distribuição da energia; ao peso dos trens e ao effeito dos modos differentes d'aplicar a electricidade, das quaes deve resultar uma quantidade de informações de summa utilidade.

*

O progresso da tracção electrica não tem deixado de produzir algum effeito no animo dos administradores dos nossos grandes caminhos de ferro; e só é natural que o numero dos caminhos de ferro subterraneos electricos que vão sendo construidos sob Londres e a proposta da electrificação das linhas District e Metropolitan, conduzissem a discussões e consultas entre os varios administradores dos caminhos de ferro principaes, as quaes, segundo se diz, tomam uma fôrma assás séria. O custo de electrificar uma d'estas linhas seria tão grandioso que assustaria tanto os administradores como os accionistas; mas se uma das companhias principia tão grande empresa, terão de seguir as demais. Os administradores e engenheiros das grandes linhas interessam-se, sem duvida, grandemente no uso sempre crescente da força electrica; mas bem póde duvidar-se se teem pensado seriamente em adoptal-a para as suas proprias linhas.

*

A nova linha projectada entre Londres e Brighton é de suppôr poderá considerar-se como o typo de caminho de ferro do futuro immediato. Propõe-se um serviço de meia em meia hora, para fazer a viagem em 32 minutos. Os preços hão de ser de cinco shillings por bilhete de ida e volta em primeira classe, em vez de quinze shillings como na actualidade, e de tres shillings em terceira classe em vez de oito. A tracção será, sem duvida, electrica, e o engenheiro encarregado da contrucção da linha é de parecer que se póde attingir a velocidade de 90 milhas por hora, sem difficuldade. Os promotores não adoptam o systema mono-rail de Behr que vae anniquilar a distancia entre Liverpool e Manchester. Crêem ser um systema mais seguro, mais firme e mais commodo. O obstaculo principal á realização d'este apreciavel projecto é a opposição da companhia London Brighton & South Coast, mas o parlamento não permitirá a nenhum monopolista estabelecido oppôr-se a um verdadeiro melhoramento.

*

O ultimo relatorio trimestral dos accidentes nos caminhos de ferro aqui, mostra, como o anterior, que os succedidos nos comboios figuram muito pouco na lista, e confirmam o dito que uma carruagem ferro-viaria em movimento é um dos sitios mais seguros em que uma pessoa se póde encontrar. Durante os tres mezes 296 pessoas foram mortas e 1.669 feridas; mas nem uma só perdeu a vida por um accidente n'um comboio. A 38

ocorreram fatalidades por quedas das plataformas ou ao entrar ou sair dos trens; a 86 em cruzar as linhas; a 9 nas passagens de nível, e a 32 por suicidio. Entre os empregados e fornecedores os desastres são mais numerosos, sendo de 115 os mortos e 1.150 os feridos.

*

Uma ideia do trafego enorme de passageiros de Londres, uma porção do qual os varios novos «tubos», ou caminhos de ferro subterraneos, se propõem servir, obtém-se dos algarismos seguintes:

Convergem em Charing Cross 38 carreiras de omnibus. Passam o referido ponto uns 700 omnibus por hora transportando 9.000 passageiros. Em Hyde Corner ha 20 carreiras de omnibus, passando 390 omnibus por hora com uns 5.000 passageiros. Em High Street Kensington ha 4 carreiras de omnibus, com 112 omnibus e 1.500 passageiros por hora. Em Piccadilly Circus, 35 carreiras e 650 omnibus com 8.500 passageiros por hora, e no Strand 16 carreiras e 445 omnibus e 6.000 passageiros por hora.

W. N. CORNETT.

PARTE OFFICIAL

Em annexo ao nosso proximo numero, publicaremos a parte official que respeita aos diplomas sobre funcionamento de Industrias electricas, e Caminho de ferro do Valle do Vouga e Mirandella a Bragança, e que não podemos inserir no corpo do jornal, dada a sua grande extensão.

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Sua Majestade El-Rei, conformando se com o parecer do conselho tecnico de obras publicas, ha por bem approvar o projecto datado de 1 de outubro de 1888, da linha ferrea reduzida entre Mirandella e Bragança, devendo porém conforme as prescripções do mencionado parecer:

1.º Ser feito novo estudo desde o kilometro 30 da 2.ª secção até Bragança, a fim de se assentar no traçado que melhor satisfaça ao que fôr ordenado em portaria de 10 de junho de 1887 relativamente á estação de Bragança;

2.º Adicionar-se á importancia do orçamento de 1.447:375\$000 réis a quantia de 111:000\$000 réis para fazer face ao augmento do custo proveniente do cambio, ficando assim elevada a importancia total do mesmo orçamento a 1.558:375\$000 réis.

Paço, em 25 de setembro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Eu El Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que tendo-me pedido a empresa exploradora das minas e industrias do Cabo Mondego, licença para substituir a tracção animal por tracção a vapor, na sua linha de systema americano, da estação do caminho de ferro da Figueira da Foz á mina do Cabo Mondego: hei por bem conceder á mesma empresa a licença que solicita, com as clausulas e condições seguintes:

1.º As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas ou ás que de futuro o forem para pôr em circulação as mesmas machinas, que serão também especialmente dispostas para evitar a emissão de fumo, quando passem junto a construcções urbanas.

2.º A actual directriz será modificada como se acha indicado a carmim na planta junta, que vae assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, e fica fazendo parte integrante d'este alvará. Os trabalhos respectivos serão fiscalizados pela direcção das obras publicas do districto de Coimbra, com cujas indicações a empresa requerente se conformará.

3.º Esta concessão caducará quando o Governo o julgue necessario ou conveniente, sem que a empresa requerente tenha direito a indemnização alguma.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pes-

soas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contem.

Não pagou direitos de mercê e de sello por os não dever.

E por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sello das armas reaes.

Dado no Paço, aos 3 de outubro de 1901. — (Logar do sello das armas reaes). — EL-REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Propondo o presidente do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado que para a execução dos trabalhos de construcção do prolongamento dos caminhos de ferro do sul e sueste do Barreiro a Cacilhas, seja declarada a urgencia das expropriações de 3.468m², 2 de terreno pertencente a O. Herold & C.^a, 374 metros quadrados de terreno comprehendendo uma cocheira pertencente a Jorge Jerosch, e 522m², 61 de marinha pertencente ao Conselheiro Augusto Gomes de Araujo;

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.º da Carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselho tecnico de obras publicas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações dos mencionados terrenos e marinha marcados nas plantas parcelares que baixam com o presente decreto, assignadas 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 19 de outubro de 1901. — REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Inspeção Geral dos Telegraphos

1.ª Divisão

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes os projectos da Companhia Carris de ferro de Lisboa com respeito ás seguintes linhas:

1.ª Avenida da Liberdade entre a Rua das Pretas e a entrada do Parque da Liberdade;

2.ª Da Avenida da Liberdade pela Rua Alexandre Herculano, Rodrigo da Fonseca e Largo de S. Mamede á Rua da Escola Polytechnica;

3.ª Entre as Praças do Marquez de Pombal e a de Mousinho de Albuquerque pela Rua Fontes Pereira de Mello;

4.ª Entre a Rua Fontes Pereira de Mello e a Estrada de Palhavã pela Rua Antonio Augusto d'Aguiar;

5.ª Entre a Praça Mousinho de Albuquerque e Parque do Campo Grande pela Avenida Ressano Garcia;

Ha por bem, ouvida a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, conceder a sua approvação aos projectos referidos, sob as seguintes condições:

1.ª O Governo reserva-se expressamente o direito de obrigar a companhia a modificar, alterar ou substituir qualquer disposição mencionada, descripta ou desenhada em qualquer das peças do projecto, se assim fôr necessario para cabal e exacto cumprimento das condições que seguem com os n.ºs 2.º e 5.º e outrosim a fazer suspender a exploração nos termos do art.º 4.º do decreto de 19 de julho de 1901.

2.ª A companhia fica obrigada, na construcção e exploração das linhas, a cumprir expressamente os preceitos do regulamento do estabelecimento e exploração das industrias electricas, approvada por decreto de 19 de julho de 1901, e bem assim, enquanto não forem publicadas as instrucções a que se refere o art. 10.º do citado decreto, as clausulas e condições estabelecidas no regulamento de segurança adoptado pelo Board of Trade, e a do regulamento de exploração adoptado pelo mesmo Board of Trade para os *tramways* de Dublin, com excepção da condição 7.ª d'este ultimo regulamento, tudo em conformidade das traducções officialmente adoptadas e publicadas.

3.ª A companhia deve na sua estação central installar os instrumentos de medida que forem necessarios á fiscalização das novas linhas.

4.ª A companhia fica responsavel pelos prejuizos que as novas linhas poderão causar ás canalizações de agua e gaz, ás linhas telegraphicas do Estado e a quaesquer outras legalmente auctorizadas, entendendo-se que esta responsabilidade importa a de prestar as garantias que o Governo julgar necessarias para o regular funcionamento das referidas linhas.

5.ª A fiscalização do estabelecimento e exploração das novas linhas será exercida nos termos do art. 12.º e seguintes do regulamento approvado por decreto de 19 de julho de 1901, não podendo a companhia abrigar-se á exploração senão depois de devidamente auctorizadas por portaria e precedendo vistoria.

Paço, em 22 de outubro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Fiscalização das indústrias electricas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada em portaria de 30 do corrente: ha por bem autorizar que seja aberta provisoriamente á exploração publica a linha da Companhia Carris de ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre o Calvario e Santos, pela Pampulha.

Paço, aos 31 de outubro de 1901. — Manuel Francisco de Vargas

A luz electrica nos caminhos de ferro

De ha annos a esta parte a luz electrica nos comboios tem feito progressos taes que póde já rivalizar com a luz do gaz. Mas se em varios casos se tem mostrado superior á sua rival, outros ha, como por exemplo o da economia, que tem obstado á sua generalização. Atendendo porém aos muitos desastres occorridos nos comboios por causa do emprego do gaz, muitas companhias estrangeiras recorrem já á iluminação electrica.

Sérias experiencias comparativas confirmaram que a luz electrica é tão dispendiosa como a do gaz. Entre varios exemplos citados num relatorio importante, ha um que nos merece menção especial. A Administração imperial dos Correios allemães, que dispende grandes sommas com o material necessario á producção da sua corrente electrica, calculou em 1898 que a despesa por hora, da luz de uma lampada de 12 vellas, subiu a 0,044 fr.; ao passo que, com a mesma porção de gaz de primeira qualidade, a despesa era de 0,056 fr. Nesse mesmo anno a companhia dos Correios allemães possuia 1723 carruagens, das quaes 1108 illuminadas pela luz electrica. Actualmente o numero d'estas ultimas monta a 1476.

Segundo um calculo do Dr. Büttner, no caminho de ferro do Jura-Simplon gasta-se 0,044 fr. por vella e por hora.

Na Companhia do Norte dos Caminhos de ferro francezes, Mr. Sartraux calcula que cada lampada de 10 vellas dispende por hora 0,029 fr.

Ora todas estas informações tendem a provar que o emprego da luz electrica, quando em grande escala, não é mais dispendioso que a do gaz.

Os diversos systemas de iluminação pódem ser assim classificados:

1.º Iluminação por meio de dynamos e de accumuladores auxiliares, a saber:

a) Dynamo movido por um motor especial, collocado numa carruagem do comboio;

b) Dynamo movido pelo eixo de uma das carruagens do comboio.

2.º Iluminação por accumuladores, a saber:

c) Sendo os accumuladores carregados frequentemente e fóra das carruagens, em pontos especialmente indicados para este serviço;

d) Accumuladores que pódem ser carregados rapidamente com o comboio em movimento.

Todos estes diversos systemas pódem ser applicados na iluminação de todo um comboio ou de uma só carruagem.

O systema a só se póde empregar num comboio destinado a percorrer grandes distancias sem frequentes paragens. Por ser muito dispendioso, a America e a Inglaterra não adoptaram este systema.

O systema b empregado já em Inglaterra e na Allemanha, não tem dado resultados praticos, porque, estando o dynamo collocado numa carruagem e movido pelo eixo, deixa de transmittir a corrente electrica ao resto do comboio, sempre que haja paragens, de modo

que se torna necessaria uma bateria de accumuladores para manter a luz durante essas paragens.

Em 1886, a Allemanha experimentou no caminho de ferro do Württemberg os systemas de Lobbecke e do professor Dietrich, mas taes systemas necessitavam de tão complicado mecanismo, para tornarem a intensidade da luz independente do andamento do comboio, que os allemães tiveram de os pôr completamente de parte.

Tratou-se então de remediar todos esses inconvenientes; e das tentativas empreendidas nesse sentido nasceram os systemas Stone, Auvert, Moscovitz, Vicarino, e Dick.

No systema Stone, o dynamo, suspenso no interior do chassis da carruagem, oscilla e, por meio de uma correia, é movido pelo eixo; mas nas paragens, os accumuladores não cessam de funcionar. Apenas attingida a velocidade precisa, a tensão do dynamo equaliza-se com a dos accumuladores; e um regulador de força centrifuga sobre o eixo do dynamo põe em movimento um interruptor que acciona o dynamo e os accumuladores em circuito paralelo. Quanto mais augmenta a velocidade, mais redobra a tensão do dynamo, estabelecendo-se a pressão da bateria, e então a luz só é alimentada pelo dynamo, com inserção no circuito de um rheostato de pequenas dimensões. Logo que a velocidade exceda um certo limite perigoso para os accumuladores e lampadas, o dynamo excentricamente suspenso em relação ao eixo, aproxima-se d'este, e a correia começa a girar sobre a roldana do eixo, de modo que a tensão não póde augmentar e se conserva estacionaria.

Por meio de um volante de mão, póde tambem regular-se exteriormente a tensão da correia e da machina. Segundo diz a casa Stone e C.^a, este systema já é largamente empregado na Inglaterra, na America do Sul, no Japão, na Australia e nos Estados Unidos. Por occasião da Exposição Universal de 1900 vieram tres carruagens restaurantes, illuminadas pelo systema Stone, de Worgl, (Tirol).

A companhia franceza P L M mandou construir uma carruagem, em que a constancia da tensão se obtem por outro modo. Em quanto o comboio está parado, a bateria d'accumuladores da carruagem fornece a corrente necessaria ao dynamo e ás lampadas; em caso de augmento de velocidade, vem automaticamente collocar-se em paralelo com o dynamo; e se a velocidade se torna ainda mais intensa, carrega-se por si. No circuito do dynamo existe um pequeno motor de progressão, governado por um freio especial, que gira apenas quando haja intensidade maxima da corrente. A força contra-electromotora do motor baixa assim a tensão do aparelho, de forma que as lampadas ficam sempre com a mesma luz. Quando o movimento da carruagem muda de sentido, a inversão dos polos opera-se por um commutador especial.

No systema Moskowitz, o dynamo é posto em acção por um plateau de fricção cujo movimento differencial estabelece uma tensão de 40 V para as velocidades superiores a 40 kilometros por hora. A tensão das lampadas e dos accumuladores é de 30 V; o dynamo trabalha só até a velocidade de 30 kilometros, em que a tensão é de 40 V.

Este systema, muito empregado na America, assemelha-se ao systema Vicarino. Neste, porém, quando se dá uma mudança no sentido da marcha do comboio, a inversão dos polos obtem-se pelo deslocamento automatico de 180.º dos collectores, fixados e isolados sobre um disco que é atrahido por um *toc*, no sentido da marcha do comboio.

D'este systema se tem feito experiencias no caminho de ferro do Sul de França.

O systema Dick, em principio, era destinado a illuminar comboios inteiros, mas actualmente tambem se emprega muito em carruagens isoladas. O dynamo é posto em acção por uma transmissão de engrenagens. Até 20 kilometros de velocidade, o dynamo alimenta a bateria e as lampadas, ao passo que nos outros casos são os accumuladores que fornecem a corrente de excitação e das lampadas.

Osapparelhos reguladores são: um regulador para o dynamo, um interruptor, um commutador, todos funcionando automaticamente. O regulador serve para variar a excitação da machina com a velocidade do comboio; o interruptor tem por objecto pôr a machina fóra ou dentro do circuito, conforme a velocidade superior ou inferior a 20 kilometros; e o cummutador revolve os polos logo que se dê mudança no sentido do andamento do comboio.

Este systema emprega-se na Austria.

O emprego dos accumuladores é o mais generalizado, principalmente na Italia, e tudo parece indicar que esse será o systema de mais largo futuro.

Para fornecer a luz a todo o comboio, collocam-se baterias d'accumuladores numa ou duas das ultimas carruagens.

Nos caminhos de ferro suecos, entre Christiania e Helsingfors, já ha uma grande instalação d'este systema, igualmente empregado na Dinamarca. Em comboios de pouco peso basta uma só carruagem para os accumuladores. Mas se se quizer adoptar o systema da luz independente em cada carruagem, cada uma d'estas deve ter uma ou mais baterias, conforme o numero das lampadas e a extensão do trajecto. Até ha poucos annos, era indispensavel retirar das carruagens os accumuladores descarregados, e carregal-os de novo em estações especialmente destinadas para este fim. Hoje, graças ao progresso realizado na disposição dos accumuladores, dentro de duas horas podem ser carregados e trabalhar 30 ou 36 horas seguidas.

As novas instalações na Escola do Exercito

Inaugurou-se no domingo ultimo o novo refeitório, cozinhas, salas de musica, de jogos e leitura para os alumnos do internato da nossa escola superior de applicação.

Não podemos subtrahir-nos o desejo de darmos aos nossos leitores uma noticia, ainda que summaria, do novo edificio tão felizmente projectado, construido e finalizado pelo distincto engenheiro Vasconcellos Porto, o nosso tão conceituado collaborador e um dos nomes mais considerados d'entre os technicos portuguezes modernos.

Essa noticia seria porém mais incompleta ainda se nos não soccorressemos á gravura, para preencher as lacunas da nossa penna.

Temos portanto de nos resignar a tratar num numero proximo o assumpto.

Por agora basta dizer que a obra não surprehendeu quem conhecia já na propria escola quanto e quanto vale a competencia, o zelo e a extraordinaria actividade d'este engenheiro, que encontra tempo para preencher as obrigações do seu laborioso cargo, no serviço d'uma grande companhia de caminhos de ferro, sem preterir uma só; para reger proficientemente a sua cadeira na escola de que é um lidimo ornamento; para servir um laborioso lugar no conselho administrativo do mesmo es-

tabelecimento; e para dirigir as obras no edificio, como as da bibliotheca ha dois annos e as do refeitório agora.

Basta accentuar que a construção se executou no breve espaço das férias escolares, e que foi realizada numas condições de economia de dinheiro igual á economia de tempo, não se sabendo se ha mais a admirar, se a competencia do tecnico, se os cuidados e o zelo do administrador.

NOTAS DE VIAGEM

III

De Lourdes a Toulouse

Na manhã seguinte da chegada tem o viajante melhor occasião de ver a basilica, a gruta, o calvario.

E não perca tempo em procurar ver as piscinas, porque nada valem.

A gruta Massavielle é numa pequena caverna aberta na rocha onde se vê e adora a imagem da Virgem. As pedras estão negras de fumo de milhões de vellas que alli ardem durante todo o anno; parte da parede exterior está coberta de montões de muletas offerecidas pelos que, sentindo-se curados dos males arthriticos pela benefica influencia das aguas, deixam á milagreira imagem o testemunho da sua fé... em madeira que já não lhes serve.

E' economico e significativo.

Mas o que é mais significativo, pela riqueza, são as offerendas que áquella imagem teem sido feitas em corações d'ouro, com as quaes estão cobertas as paredes do interior da basilica *em toda a sua altura e largura*.

Ha alli milhões d'esses objectos que representam, portanto, dezenas de milhões de francos, milhares de contos de réis!

Depois da basilica e do calvario, de onde a vista é excellente para o lado dos Pyreneos, toma-se o electrico que nos leva ás proximidades do elevador do Pic de Jer que não se deve deixar de vêr.

A subida e descida custa 2 francos e 50.

O motor é electrico, installado no alto da montanha e o systema é funicular, havendo um potente freio de cremalheira ao centro da via. A extensão da linha é de 1.143 metros e a altura da estação superior 600 metros.

A vista, lá do alto, é esplendida, sobre a cidade e os Pyreneos.

Partindo da beatifica estancia, o comboio para Toulouse vira a machina ao norte em direcção a Tarbes, afastando-se dos Pyreneos.

Se o leitor fizer a viagem no comboio que parte de Lourdes ás 10 horas da manhã, almoçará em Tarbes e ficará satisfeito, porque o bufete é bom.

Desde essa estação volta a linha a defrontar-se com a grande cordilheira que separa as duas nações e, apesar de a percorrer parallelamente a distancia, tem ainda que passar em tunneis alguns dos seus ultimos contrafortes.

Mas o espectaculo é sempre imponente e variado, á direita do comboio, onde o passageiro bem avisado deve procurar tomar collocação.

A 73 kilometros de viagem encontramos uma bonita ponte, que a linha atravessa; é o Garonne, o rio immortalizado nas alegres canções dos cafés-concertos francezes, pela sua docilidade, pela sua pequena corrente; especie de general Boum fluvial que tem sahidas de oceano e paragens de ribeira.

Quatro vezes quasi successivas o atravessamos. Ao passar a ultima ponte, como a via se tem dirigido para o norte a aproveitar o valle do rio cuja margem esquerda deve seguir até Toulouse, deixam-se os bellos panoramas das montanhas pela planicie, muito menos curiosa.

Em uma hora estamos na confluencia do Garonne com o Ariège que alli lhe fortalece a corrente e depois d'isso entramos nos dominios da antiga capital dos Visigodos, a irrequieta Toulouse.

Para ir á estação do Matabiau, a linha dá uma grande volta em redor da cidade, permitindo já ao viajante, que vae de mappa em punho, orientar-se um pouco, nas escapadas que nos deixam vêr á esquerda algumas ruas.

A estação é velha e pequena para o enorme movimento que tem.

A' porta, depara-se nos o vasto *boulevard de la Gare*, com o Canal do Meiodia e o monumento do seu benemerito fundador, Riquet, que nessa obra gastou 17 milhões de francos.

Numerosos tremvias partem nos dois sentidos. Como ambos conduzem ao capitolio, que é a praça central da cidade, e se ahi escolhemos hotel, podemos tomar um d'esses carros, evitando, como faço sempre que posso, utilizar os vagarosos e incommodos omnibus do hotel.

Quanto a estes direi que é muito razoavel, em commodidades e em preço, o *des Arcades*, mesmo na praça, junto da paragem dos carros, do correio, theatros e jardins.

Toulouse é, como todos os centros principaes dos grandes paizes, uma cidade importante e, porisso, interessante para o excursionista lhe consagrar algum tempo.

Muito á pressa pôde vel-a num só dia, tomando um trem que o conduzirá, por 2 francos a hora, a ver todas as preciosidades, que são muitas, especialmente as monumentaes egrejas, cujo interior é cheio de riquezas architectonicas.

Não enumerarei, nem é costume, aqui, estes monumentos, porque em qualquer guia se encontram bem descritos, e os cocheiros são conhecedores da cidade para conduzirem o visitante a ver tudo que lhe pôde interessar.

Além das egrejas ha numerosos palacios, sendo o principal o Capitolio, camara municipal; museus de grande valor artistico e historico, escolas, estatuas, jardins, fontes, etc.

As pontes que atravessam o Garonne são elegantes construcções, uma suspensa, uma metallica e uma de pedra; do outro lado o bairro de S. Cypriano tem tambem muito que ver.

As estações de caminho de ferro são a de Matabiau, a que já me referi, e a de S. Cypriano, para a linha d'Auch.

Toulouse não tem ainda tremvias electricos; a companhia dos tremvias tem já a concessão para estabelecer esse systema de tracção, mas as grandes despesas da installação teem dificultado este melhoramento, ao que me disseram lá, pelas exigencias da camara que não consente fio aereo nas principaes avenidas, obrigando a companhia a obras importantes onde o tracado das ruas não facilita a circulação dos carros.

Tudo ás vellas do que se fez em Lisboa, onde tudo se permittiu de mão beijada...

Partindo de Toulouse para Lyão, pelo Languedoc, a linha segue o mesmo tracado do Canal do Midi, a notavel obra a que acima me referi, devido á generosidade d'um benemerito bezierense.

Este canal, construido de 1666 a 1681, faz a junção

do Atlantico com o Mediterraneo por intermedio do Garonne, começando proximo de Toulouse e desembocando no esteiro de Thau, além de Agde d'onde segue para o Mediterraneo pelo canal de Cette.

Tem 239 kilometros d'extensão, 10 metros de largura, no fundo, 20 na superficie e 2 de profundidade.

Do seu ponto culminante desce em 26 eclusas, 63 metros para o lado do Garonne e em 129 metros em 74 eclusas para o lado de leste.

Pertence hoje á companhia dos caminhos de ferro do Midi e tem sido ultimamente objecto de grandes estudos, para ser alargado de fórma a poder servir á navegação maritima, constituindo o canal dos dois mares.

O atraso dos comboios e os direitos do publico

Encontramos no *Journal of Comparative Legislation* um estudo comparativo muito interessante da jurisprudencia relativa aos atrasos de comboios nos diversos paizes do mundo.

Na Inglaterra, as companhias de caminhos de ferro não são responsaveis senão em caso de negligencia, de modo que esta condição dá logar a toda a sorte de sophismas. O horario official de uma Companhia indica, por exemplo, que tal comboio deverá partir a uma certa hora e chegar a outra hora tambem indicada; e esta é uma das condições em que se baseia o contracto do transporte. Mas o bilhete que o passageiro recebe tem impressas, na frente e em letras bem legiveis, um aviso que diz: *Veja-se o verso*. E no verso encontra-se uma nota explicando que os bilhetes estão sujeitos ás condições impostas nos horarios da Companhia. Verificados os horarios, que a Companhia não tem, aliás, obrigação de fazer imprimir, lá se vae descobrir, em caracteres muito miudinhos, escondidas nalgum canto, condições d'este teor: «A Companhia não responde pela regular execução do horario de partidas e chegadas dos seus comboios, nem assume a responsabilidade de danos e inconvenientes que d'ahi possam resultar aos senhores passageiros — salvo no caso em que rigorosamente se prove que o atraso foi motivado por desleixo ou falta voluntaria dos empregados da Companhia».

Nestas condições, perfeitamente a coberto da lei ingleza, o passageiro que compra um bilhete de caminho de ferro perde todo o direito legal a qualquer indemnização por motivo de atraso dos comboios.

Nos Estados-Unidos, a lei geral é a mesma que em Inglaterra. Mas ha esta differença importante na justa apreciação dos factos: é que nos Estados-Unidos se observa uma pontualidade rigorosissima no horario dos comboios de passageiros. E os serviços das companhias dos caminhos de ferro são tão bem fiscalizados, que á menor tentativa de restringir os direitos do publico é logo prompta a intervenção dos tribunaes.

Em certos estados da America exige-se que cada companhia de caminho de ferro tenha, em todas as suas estações, um registo telegraphico onde sejam indicados, em horas e minutos, com a maxima exactidão, os atrasos dos comboios.

A legislação da Allemanha sobre serviços de caminhos de ferro é commum ás rédes particulares e ás do Estado, em todo o imperio.

Um regulamento, a que o Codigo de commercio dá força de lei, estabelece que os atrasos ou ainda mesmo a suppressão de comboios não dão logar a qualquer procedimento judicial contra a Companhia exploradora

do caminho de ferro. Mas de qualquer interrupção que se dê no serviço das linhas ou de qualquer atraso de comboios, a Companhia é obrigada a publicar um aviso ao publico em local de bastante concorrência e de modo bem visível.

Na Austria-Hungria e na Dinamarca, mas neste ultimo paiz só para as linhas do Estado, a legislação é a mesma que na Allemanha.

Na Suissa, a lei mais recente, que data de 1893, responde na sua maior e mais importante parte á lei allemã, mas com esta restricção: se a inobservancia dos horarios resulta de negligencia dos empregados das linhas, o passageiro tem o direito de exigir da Companhia uma indemnização pelos prejuizos que d'ahi lhe advieram.

Em França, a lei dos caminhos de ferro, que tanto é applicada ao serviço das linhas do Estado como ao das que são exploradas por companhias particulares, offerece um flagrante contraste com a lei allemã. Os horarios devem ser approvados pelo governo, e, uma vez approvados, tornam-se de execução obrigatoria e constituem a base de todo o contracto de transporte. Se as condições do contracto não são observadas pela Companhia, o passageiro póde sempre reclamar uma indemnização, desde que prove o prejuizo que soffreu por culpa da Companhia.

As disposições relativas ao caso de pedido de indemnização são muito semelhantes ás que vigoram em Inglaterra, mas a interpretação do caso de *força maior*, de que fala o regulamento, é que é sempre tida num sentido muito mais amplo do que na legislação ingleza.

Na Belgica, a lei de 1891, que está em vigor, parece tomar uma posição intermediaria entre a lei franceza e a lei allemã. Em todos os casos de atraso de comboio, a responsabilidade do caminho de ferro não vae além da obrigação de reembolsar o passageiro do preço do seu bilhete; e esta mesma obrigação desaparece quando o bilhete é de excursão, banhos, ou analogo, de preços reduzidos. Mas o passageiro dos caminhos de ferro belgas póde, mediante uma despesa insignificante, realizar um contracto de seguro que o indemnizará de todo e qualquer prejuizo proveniente de atraso de comboios.

Contra a tuberculose

Mr. Pierre Baudin, ministro das Obras Publicas de França, dirigiu uma circular a todas as companhias dos caminhos de ferro indicando-lhes, segundo prescripções do conselho da hygiene, os meios mais efficazes de combater a propagação da tuberculose no pessoal ao serviço das linhas ferreas.

Para diminuir quanto possivel o numero de empregados affectados da terrivel doença, deve recorrer-se ao exame medico para a escolha e admissão do pessoal.

Quanto áquelles que a doença ataque depois de admittidos ao serviço, lembra o ministro das Obras Publicas que se adoptem certas medidas já usadas em varias linhas, como por exemplo a de substituir immediatamente o trabalho do escriptorio pelo trabalho ao ar livre.

Não podendo exigir que as companhias construam sanatorios especiaes, cuja necessidade não é, de resto, absoluta, o ministro exhorta as a concorrerem pecuniariamente para a construcção de novos sanatorios que o governo auxilia, e manutenção dos que já existem, mandando depois recolher a essas casas os empregados que forem victimados pela tuberculose.

Segundo um commentario do *Journal des Transports* d'onde extrahimos esta noticia, as companhias francezas encavacaram fortemente com esta circular ministerial,

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de Outubro de 1901

Capital empregado:	
Construcção até Guimarães.....	827:808\$639
Prolongamento até Fafe.....	21:543\$828
Materiaes em deposito.....	22:685\$475
	872:037\$942
Devedores diversos.....	30:202\$399
Exploração, despesas geraes.....	24:263\$177
Gerencia (despesas da sede).....	2:217\$631
Conta de juros.....	14:574\$695
Dividendo.....	8:922\$000
Dinheiro em deposito.....	18:000\$000
Caixa.....	673\$244
	970:891\$088

Passivo

Capital:	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	537:030\$000
	837:030\$000
Accionistas, seus creditos.....	115\$500
Depositos e fianças.....	2:840\$904
Contas em liquidação.....	10:484\$460
Exploração, receita geral.....	89:670\$655
Dividendos a pagar.....	735\$000
Juros de obrigações a pagar.....	650\$620
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	2:970\$000
Fundo de reserva.....	8:000\$000
Lucros e perdas.....	6:454\$512
	970:891\$088

Porto, 8 de Novembro de 1901—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O Gerente, Antonio Moura Soares Vellozo.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 de Novembre 1901.

L'événement financier du jour est l'annonce du nouvel emprunt Français; jusqu'alors la spéculation, fatiguée des courses de ces temps derniers, y est restée absolument insensible; l'on semble traverser du reste la période de calme qui suit la tempête, et à part quelques négociations nécessitées par le maintien des situations engagées, les affaires sont à peu près nulles. On pourrait presque avancer que ce fait ne présente rien d'anormal: en effet, les vendeurs à découvert, qui seuls depuis près de deux ans alimentent le marché, commencent à voir leur champ d'opération sérieusement réduit; une à une les grandes valeurs ont été attaquées et plus ou moins brutalement ramenées en arrière, mais aujourd'hui, à part un nombre restreint qui ont déjà payé leur tribut à la baisse, la plupart semble ramenée à des cours où leur valeur intrinsèque les maintiendra envers et contre tous. Il faut bien dire aussi que les éventualités de grève ne sont faites pour inspirer grande ardeur à la Bourse. On ne croit pas à la grève générale, on espère dans le bon sens de cette masse ouvrière qui aurait tant à perdre et rien à gagner. Mais les excitations à la grève n'en subsistent pas moins comme un danger latent, qui préoccupe les esprits, les rend timorés: c'est précisément tout le contraire de ce dont les affaires ont besoin. Heureusement en revanche que la semaine commence avec le règlement du complot franco-turc terminé, un bon poids dans la balance.

La *Rente Italienne* reste à 99 frs, toujours maintenue par l'amélioration de la situation financière.

L'*Extérieure* ferme aux environs de 70 frs.

Les *Fonds Portugais* sont à peu près stationnaires.

L'annonce du paiement du coupon en retard de l'*Espírito-Santo* a redonné une nouvelle animation dans le groupe des finances *Argentines*; les obligations provinciales ont été également l'objet d'une certaine activité.

Les *Fonds Russes* s'inscrivent en reprise sur toute la ligne d'après le résultat définitif de l'exercice russe de 1900, dont la publication vient d'avoir lieu.

La crise métallurgique semble devenir chaque jour plus intense et les stocks accumulés dans les usines allemandes ou belges pèsent de plus en plus sur les cours par leur réalisation précipitée.



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (L. E. M. F.)
N.º _____

Les *Aciéries de la Marine*, malgré leur excellent situation financière et leur dividende de 65 frs., se retrouvent lourdes à 1.325 frs.

Les *Aciéries du Nord et de l'Est* terminent à 1.440 frs. et Longwy à 790 frs.

Dans les *charbonnages* variation insignifiante sinon une tendance un peu plus ferme pour le maintien des prix: l'approche de l'hiver et la crainte de la grève sont des éléments qui maintiennent très énergiquement les cours.

Harpener font bonne contenance ex-coupon de 88,45 frs. détaché de 7 courant.

Charbonnages du Tonkin recherchés à 905 frs., sur la publication des ventes dont le progrès se fait remarquer d'une façon sensible.

Le marché du cuivre présente toujours un aspect très mouvementé et malgré les efforts de la spéculation américaine le métal faiblit un peu au dessous de 64 £, sans trop affecter les cours du Rio qui paraît se maintenir à 1.145 frs., coupon de 43,82 frs. détaché.

Le *Tharsis* est peu animé à 160 frs. et le *Cape-Copper* à 120 frs.

Le zinc fléchit également au dessous de £ 17.

Nous lisons dans un journal belge.

«Le *syndicat international du zinc* n'est pas encore définitivement conclu, contrairement à ce qui a été annoncé précédemment; il est exact, dit le *Finanz Herald*, que les groupes belges, français, anglais, rhéno-westphaliens ont donné leur adhésion, de même que la plupart des mines de Silésie; mais deux des plus importants producteurs de zinc de cette contrée ont encore réservé leur décision. On espère cependant que l'entente se fera d'ici peu de jours.

«On croit généralement que le premier effet de cette union sera de produire une hausse sur le métal; cependant, pour que cette hausse puisse être établie d'une façon solide et durable, il faudra faire en sorte qu'elle n'ait lieu que graduellement et qu'elle soit appuyée par une augmentation rationnelle de la consommation. Une hausse soudaine ne favoriserait que la spéculation et ne serait que temporaire. Il faut également noter — et ce n'est le point le moins important — que le syndicat aura à se prémunir contre les importations du zinc américain.»

La tendance reste incisée sur les actions des grandes compagnies de chemins de fer, et l'occasion paraît être assez belle pour les capitaux de placement de faire des emplois intéressants.

Le *Lyon* se retrouve à 1.576 frs., le *Nord* à 1.965 frs., le *Midi* vers 1.295 frs., l'*Orléans* à 1.600 frs., l'*Ouest* à 1.020 frs. et l'*Est* aux environs de 990 frs.

La faiblesse s'accroît encore sur les actions des *Chemins Espagnols*; c'est toujours la question du change qui produit encore sa mauvaise influence: l'agio sur l'or est actuellement à 42,50 frs.

Fermeté des *Chemins Portugais* dans l'ensemble.

Le groupe *Sud-Africain*, sans présenter sur aucun point une réaction notable, conserve une tendance lourde. Les derniers incidents de la lutte ont attristé l'opinion en Angleterre, et en outre des déceptions que fait naître la durée exagérée des hostilités, nos voisins ont été mal impressionnés par le discours du chancelier de l'Echiquier, faisant entrevoir dans le nouveau budget une augmentation des taxes pour subvenir aux frais de la guerre.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 16 de novembro de 1901

Vae já para tres mezes que o representante dos obrigacionistas brasileiros da Mala Real portugueza teve uma conferencia com o sr. presidente do conselho de ministros acerca do auxilio official a determinar em favor de nova empresa para uma carreira nacional e regular de vapores entre os nossos portos e os do Brazil. A esta entrevista aqui alludimos opportunamente, frisando, a proposito, o lamentavel estado a que chegara a nossa marinha mercante e a importantissima somma de fretes que este desgraçado estado de coisas nos obrigava, annualmente, a pagar á navegação estrangeira.

Pois desde então para cá nada transpira que se houvesse feito sobre o caso. Talvez estejam incubadas providencias que dependam da sanção parlamentar, posto que estivessemos em apostar que tudo ficará como até aqui, caminhando sempre a peor...

Sugerem-nos esta insistencia agora, os debates actuaes na camara franceza ácerca de um projecto de lei sobre o mesmo assumpto. Lá como cá. Mercê de diversas circumstancias que seria longo expôr, a marinha mercante franceza passou, no relativamente curto periodo de vinte annos, do segundo lugar que occupava na escala das marinhas mercantes do mundo, para o quarto, onde agora se encontra muito proxima do quinto, e de onde faz todos os esforços para regressar.

E' curiosa e, sobretudo, muito instructiva para nós a discussão travada, a proposito, no parlamento da republica. A questão era conciliarem-se os interesses dos constructores e os dos arma-

dores. Uma lei, de 1881, concedia já um chamado «premio de navegação» aos navios construidos em França, e um — meio premio — aos que, provindo do estrangeiro, se viessem nacionalizar. Todavia, outra lei sobreveiu em 1893, que, sob pretexto de protecção á industria nacional, cortou todo o subsidio á construcção no estrangeiro. Esta lei falhou por completo no effeito visado, e assim se foram aggravando as circumstancias até o momento presente, em que se estuda, por todas as fórmulas, remedio para o mal.

O novo projecto de lei em discussão tem disposições extensas e complicadas, que, por falta de espaço, não podemos aqui inserir. Limitar-nos-hemos a dizer que elle organiza novos premios ainda, a que chama — compensação de armamento — isto é, subsidios a todo o navio de ferro ou aço, armado sob bandeira franceza, com menos de vinte annos de construcção e arqueando para cima de cem toneladas, quer se destine a longo curso, quer á cabotagem internacional.

Os armadores poderão, por conseguinte, optar entre a construcção de navios no estrangeiro (por mais baratos) e neste caso beneficiam do novo premio de compensação de armamento, ou farão as encomendas aos estaleiros nacionaes, e terão assim direito ao premio, muito mais elevado — de navegação —.

Levantamos mão d'este assumpto, recommendando a leitura dos jornaes francezes dos ultimos dias de outubro que publicam os debates, aos pios leitores que se interessam ainda pelo resurgimento da nossa marinha mercante. Ha muito que aprender e aproveitar naquella discussão...

*

Volta outra vez a falar-se com insistencia na definição das bases de um accordo com os nossos credores estrangeiros,

A divida, diz-se, passaria a ser amortizavel e o capital seria reduzido a 50 % integralizado o pagamento dos juros. Os credores deixariam de ter, como agora, partilha no rendimento das alfandegas e a Junta do Credito Publico ficaria subsistindo com as mesmas attribuições. Outrosim se assegura que as bases estudadas e assentes foram elaboradas de accordo com o governo francez, contando-se tambem com a acquiescencia do allemão.

Aguardemos, pois a abertura do parlamento e veremos então o que d'alli surde. Falta-nos, até lá, o verdadeiro conhecimento de causa sobre este assumpto, agora segredo sob auspícios que nos promettem muita fortuna junta. Porque, lá diz o proverbio: Quando a esmola é graúda, o pobre desconfia...

*

Terminemos com a costumada resenha do movimento da nossa bolsa na quinzena finda:

Valores do estado: Em inscrições maior offerta que procura. Ainda assim effectuaram-se operações muito regulares entre 39,75 e 39,80 para assentamento.

Obrigações de 1888-4 % foram bastante procuradas, fechando a 100. Obrigações de 4 1/2 % 1888 pequenas transacções a 57,400 e 57,500, assentamento.

Acções de Bancos e Companhias: Operações de menor monta para o papel bancario, por deficiencia de ofertas. As acções do Banco de Portugal cotaram-se entre 150,500 e 151,500. As do Banco Commercial firmaram-se a 134,500 e as do Lisboa e Açores a 127,500. As do Banco Ultramarino foram progressivamente subindo até 124,500, a que fecham.

Companhia dos Tabacos, cotações entre 131,000 e 131,800 coupon, e Companhia dos Phosphoros algumas vendas, variando os preços entre 78,500 e 78,600.

Obrigações prediaes: Nada se effectuou de importante, a não ser nas de 5 %, assentamento, que regularam a 95,500.

Empresas africanas: As obrigações Atravez Africa tiveram regular movimento entre 84,000 e 84,100. E' de crer que o relatório da gerencia no exercicio de 1900-1901, ultimamente apresentado e demonstrando a progressão das receitas, influa na alta d'este papel. Quanto ás acções da companhia da Zambesia, papel muito visado pelo jogo, as cotações oscillaram sempre entre 3,650 e 3,800. Em acções da companhia de Moçambique quasi nada se fez, ficando este papel a 7,850.

E ahi fica o que houve mais digno de nota.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 7/8	38 13/16	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
» cheque. .	38 1/2	38 3/8	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	742	743	Agio Buenos Ayres	—
» cheque. ...	746	747	Cambio do Brazil.	12 1/16
Berlim 90 d/v....	303	304	Premio da libra...	1,730
» cheque. ...	306	307		e
Francfort 90 d/v..	303 1/2	304 1/2		
» cheque..	306 1/2	307 1/2		
Madrid cheque ...	865	870		1,780

BOLSAS		NOVEMBRO													
		1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	—
Lisboa:	Inscrições de assent.	—	39,80	38,65	39,75	39,80	39,80	39,75	39,80	38,80	39,75	39,80	39,80	39,80	—
	» coupon	—	39,75	39,75	39,75	39,80	39,75	39,75	—	38,75	39,75	39,75	39,75	39,75	—
	Obrig. 4 0/0 1888	—	20.250	20.250	20.250	20.250	20.250	20.250	—	20.250	20.300	20.300	20.300	20.350	—
	» 4 0/0 1890 assent.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	50.000	—	—	50.000	—	—	—	—	—	—	—	—
	» 4 1/2 0/0 assent.	—	—	57.200	—	57.500	57.500	57.500	—	57.100	—	57.400	57.400	—	—
	» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	—	—	57.000	—	—	—	57.000	—	—	—	56.600	56.800	56.500	—
	» 4 1/2 0/0 externo.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Tabacos coupon ...	—	—	125.000	—	125.000	—	125.000	—	—	—	—	—	—	—
	Acções B. de Portugal.	—	—	149.500	149.500	151.500	150.500	151.000	150.500	151.100	150.500	—	150.000	—	—
	» » Commercial	—	134.500	134.500	134.500	134.500	134.500	—	—	134.500	—	—	134.500	—	—
	» » N. Ultramarino. .	—	123.500	123.500	123.500	123.500	123.500	123.700	123.500	123.500	124.000	124.500	124.500	125.000	—
	» » Lisboa & Açores	—	—	126.000	—	—	126.000	—	127.000	127.000	127.500	127.500	127.500	127.300	—
	» Tabacos coupon ...	—	129.000	129.000	—	130.000	131.400	131.800	—	131.600	131.000	—	131.600	132.000	—
	» Comp. ^a Phosphoros.	—	79.000	79.000	78.900	—	78.900	78.500	78.200	78.200	78.500	78.600	78.500	78.500	—
	» » Real.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.500	—	—	—	—
	Obrig. prediaes 6 0/0	—	94.600	94.600	—	95.600	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» » 5 0/0	—	93.200	—	93.450	93.300	93.450	93.400	93.500	93.500	93.400	93.500	93.300	93.600	—
	» Comp. ^a Phosphoros.	—	92.500	—	92.500	92.500	—	—	—	—	—	92.500	92.500	—	—
	» C. ^a Real 3 0/0 1.º grau	—	—	83.000	82.500	—	—	83.000	—	82.200	82.300	82.300	82.300	82.300	—
	» » 3 0/0 2.º grau	—	20.000	20.000	20.000	—	—	—	—	20.000	20.000	20.000	20.000	—	—
	» C. ^a Nacional.	—	—	—	—	—	—	53.800	—	54.000	—	51.000	54.000	—	—
	» Atravez Africa.	—	84.000	84.000	—	84.000	82.000	83.800	—	83.900	84.000	84.100	84.200	84.300	—
Paris:	3 0/0 portuguez ...	—	25,82	25,90	25,77	25,85	25,82	25,97	26,02	26,10	26,17	26,15	26,15	—	—
	Acções Comp. ^a Real.	—	—	—	—	60,50	61,50	—	60,5	61	61	61	—	—	—
	» Madrid Caceres.	—	—	24,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha.	—	161	160	160	—	157	158	—	—	—	—	—	—	—

Linhas	Periodo de exploração	1901				1900		Totaes desde 1 de janeiro		Differença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1901	1900	1901	1900
COMPANHIA REAL Antiga rêde e nova não garantida ...	22 28 Out	693	Réis 93 960.000	Réis 135.584	693	Réis 89 845.376	Réis 129 647	Réis 3.557.017.000	Réis 3 448 365 220	Réis 108.651.780	-
	29 4 Nov	"	83.983.000	121.187	"	80.751 856	116.525	3.641.000.000	3.529.117.076	111.882 924	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	22 28 Out	380	16.403.000	43.165	380	11.775.624	30 988	460.004.000	447.465 780	12.538.220	-
	29 4 Nov	"	16.861.000	44 371	"	11.770 144	30.974	476.865 000	459.235.924	17 629.076	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste	10 16 Set.	488	26.972.690	55.271	488	23 926.300	49 029	752 497 156	686 891 379	65.605.777	-
	17 23 "	"	26.416.710	54.132	"	24.090.660	49 366	778.913.866	710.982 039	67.931 827	-
	24 30 "	"	28.052.465	57.484	"	22 481.444	46.068	806 966 331	733.463 483	73 502 848	-
	17 23 "	353	28.562.019	80.912	353	28 794.071	81.569	935.538 608	897.710 629	37.827 979	-
Minho e Douro.....	24 30 "	"	29.353.580	83.154	"	33.734.353	95 564	964.892.188	931.444.982	33.447.206	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	24 30 Set	253	13 056 444	51 606	253	16.718 942	66.082	273.292.961	278.544 336	-	5.251.375
	1 7 Out	"	8 037.082	31 767	"	7.989.318	31 578	281.330.043	286 533 654	-	5 203.611
	8 14 "	"	7.899.861	31 224	"	8.743 211	34 558	289 229 904	295.276 865	-	6.046 961
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	6 12 Ago	105	2 112 653	20.120	105	1.704 255	16.231	48.006 216	47 629.925	376.291	-
	13 19 "	"	2.456.000	23.390	"	2 282 063	21 733	50.462 216	49 911 988	550.228	-
	20 26 "	"	2.129.239	20.298	"	2 308.796	21 988	52.591.455	52.220.783	370.672	-
Guimarães.....	24 30 Set	34	2.130.729	62.668	34	2.083.026	61.265	71.657.836	72 682 252	-	1.024.416
	1 7 Out	"	2.119 080	62.325	"	2 134.815	62.788	73.776.916	74.817 067	-	1.041.151
Porto á P. e Famalicão	1 15 Set	64	9 420.381	147.193	64	8.844.043	138.188	85.467 934	81 379 226	4.088 708	-
	14 20 Out	3656 Ps.	2 461 686 Ps.	673 3656 Ps.	Ps.	2.410.143 Ps.	659 Ps.	83.885.592 Ps.	82.146.605 Ps.	1.738.987 Ps.	-
Norte de Hespanha ..	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	15 21 Out	3650	2.004 943	549 3650	1.995.145	546	74.782.045	73 855.314	926 730	-	-
	22 28 "	"	1.909.984	523 "	1.777.573	487	76.692.029	75 632.888	1.059 141	-	-
Andaluzes	8 14 Out	1067	381.591	357 1067	385.384	361	15.366.641	15.685.522	-	318.881	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Cáceres ..	22 28 Out	429	87.506	203 429	82.535	192	3 566.898	3.289 389	277.509	-	-
	29 4 Nov	"	89.484	208 "	75.540	176	3.656 382	3.364 929	291.453	-	-
Zafra a Huelva	22 28 Out	180	42 566	236 180	32 637	181	1.466.246	1 469.017	-	2 771	-
	29 4 Nov	"	47.247	263 "	36.225	201	151.673	152.103	-	8.430	-
- - -	-	-	-	-							

Melhoramentos do Chiado

Reuniu nos dias 4 e 11 no hotel Borges um grande numero de lojistas e alguns proprietarios e jornalistas do Chiado para tratar dos melhoramentos d'esta rua, sendo afinal nomeada uma commissão de 15 membros que ficou encarregada de pôr em pratica as projectadas bemfeitorias, á proporção que forem sendo possiveis, e da fórma que a mesma commissão julgar conveniente.

Ao que nos consta, essa commissão vae reunir em breve para encetar, a valer, os seus trabalhos.

Pela parte que respeita ao nosso Director, como simples iniciador da ideia, foi por elle publicada nas *No-vidades* a seguinte carta:

Lisboa, 13 de novembro de 1901.—*Meu caro redactor*:—Consintam-me que eu dê no seu jornal umas breves explicações, para desfazer duvidas que andam no publico a respeito de melhoramentos no Chiado.

Ao que me consta, ha quem não sympathize com a idéa por motivos diametralmente oppostos: uns porque se lhes metteu na cabeça que o *grande melhoramento* que a commissão quer é a tracção electrica; outros justamente por verem nos nomes dos respeitaveis negociantes que compõem essa commissão os que não querem carros electricos pelo Chiado.

Ora *desde o principio*, como muito bem ouviu v., que é membro da commissão e tanto a tem ajudado nos seus trabalhos, essa questão foi posta inteiramente de parte, considerando-se a commissão *inteiramente estranha a ella*.

Tambem outros julgam a commissão inimiga da companhia do gaz! Não se percebe como alguém pense nisso quando o maior interesse para o Chiado é que a companhia dê luz, e ella propria está tratando d'isso.

Finalmente da tal idéa do telhado de vidro, idéa que ninguém teve na commissão, nem vale a pena falar.

De resto, nem era nova tal idéa; ha por cá muita gente que os tem, e bom seria, portanto, que não atirassem pedras aos que figuram ver nos vizinhos.

E ainda, para evitar mais equívocos, visto que no nosso meio nem é permittido ter idéas sympathicas sem que se busque ver logo, através d'ellas, o interesse pessoal, devo declarar que insisto sempre e insisto na minha resolução de não fazer parte da commissão, pelo simples motivo de que este, entendo, deve ser composta exclusivamente pelos interessados, e eu, pessoalmente, tenho tantos interesses no Chiado como os moradores do becco do Esfolia Bodes De v., etc., *L. de Mendonça e Costa*.

Estatística internacional dos caminhos de ferro

Em Budapest acaba de se realizar a oitava sessão do Instituto internacional de estatística.

Numa d'essas sessões, Mr. von Wendrich, major general de engenharia, no exercito russo, antigo director-gerente da inspecção geral dos caminhos de ferro russos, apresentou um relatório muito apreciavel sobre a absoluta necessidade d'uma estatística internacional dos caminhos de ferro.

Existem excellentes estatísticas nacionaes de caminhos de ferro, mas não ha uma unica estatística internacional.

Von Wendrich fez vêr quanto seria util a publicação d'essa estatística e de reciproco auxilio.

Deveria ella tratar da classificação dos comboios no trafego internacional, tarifas internacionaes e processos de contabilidade. Egualmente deveria referir-se á capacidade dos meios de transporte nas linhas principais, das tarifas, das demoras de transportes, das consequencias da falta de estações communs, do erro de collocar estações terminus em cidades que, pelo contrario, deviam apenas ser servidas por estações de passagem, etc.

Em virtude do relatório do General von Wendrich

o Instituto internacional de Estatística resolveu promover a organização de um comité de estatística internacional dos caminhos de ferro. Esse comité ficou assim composto:

Yves Guyot, presidente; general v. Wendrich, vice-presidente; Arthur Hadley (Estados Unidos); Arthur Raffalovich; Blenk, director da estatística da Prussia; Moron; Neymarck (França); Perozzo (Italia); de Wargha (Hungria); Craigie (Inglaterra).

O comité poderá sollicitar o auxilio de entidades alheias ao Instituto internacional de estatística, para a mais completa organização dos seus trabalhos, que tão vantajosos se nos afiguram.

Alcool desnaturado

Foi publicado pela administração geral das alfândegas o regulamento para a desnaturação do alcool.

A desnaturação será feita com o metylene addicionado a acetona, productos pyrogenicos, benzina e ao verde de malachite.

D'este modo fica corado, e com um cheiro que o torna impróprio para bebida, mas applicavel aos usos industriaes; iluminação, aquecimento, vernizes, tintas etc.

Os desnaturantes são fornecidos pelo estado pelo preço do custo.

Quando a natureza da industria não permittir o desnaturante acima indicado, poderá ser consentida outra formula de desnaturação.

Com estas instrucções regulamentares se presta um bom serviço á agricultura e á hygiene publica, pois se facilita o emprego do alcool na industria, desviando o alcool industrial do fabrico e adubação dos vinhos.

O convenio do Norte de Hespanha

Entrou em vigor no dia 1 do corrente o convenio votado pela companhia do Norte de Hespanha em reunião realizada em maio de 1900. Segundo este convenio, o pagamento dos juros das obrigações passa a ser feito em francos. A companhia obriga-se a constituir immediatamente uma reserva especial de 12 milhões de pesetas, só destinada a perfazer a importancia dos coupons e a amortização das obrigações no caso de insufficiencia das receitas de exploração. Se, porém, esta reserva especial chegasse a esgotar-se, continuando as receitas liquidas da exploração a ser insufficientes para o serviço integral das obrigações, e se o cambio exceder a 120 0/0, a companhia é autorizada a effectuar a amortização das obrigações comprando na Bolsa.

Emquanto não fôr possível realizar toda a amortização da obrigação ao par, não será feito dividendo algum pelo capital accções.

LINHAS PORTUGUEZAS

Zambezia — A'cerca da projectada construcção de um caminho de ferro que contorne a cachoeira de Coborabossa, no Zambeze, foi consultada a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia que tem preferencia para a construcção de linhas ferreas n'aquella região. E' esta companhia que tem actualmente o direito de construir caminhos de ferro nos territorios aque se referem as concessões da companhia da Zambezia.

O decreto de 19 de abril de 1894 concedeu a esta ultima companhia aquelle direito, que ella, por contracto approved por decreto de 16 de setembro de 1895, transferiu para a companhia dos caminhos de ferro da Zambezia.

Benguella. — A camara municipal de Benguella entregou ao governo a linha ferrea d'aquella cidade a Catumbella. Este caminho de ferro foi construido por uma companhia, tendo sido a concessão feita pela camara municipal, visto tratar-se de uma linha de interesse local.

A companhia teve difficuldades, e as communicações passaram a fazer-se com muita irregularidade, chegando o material circulante a condições deploraveis. Como não houvesse sido cumprido o contracto, a camara rescindiu-o e tomou posse da linha ferrea.

Estando o governo tratando dos preparativos necesarios para a construcção do caminho de ferro de Benguella, criteriosamente lembra um collega que se tornava da maior conveniencia que a secção de Benguella a Catumbella ficasse completamente desembaraçada, para que se pudesse pôr a concurso a respectiva empreitada.

A camara municipal de Benguella acertadamente procedeu, pois, entregando aquella linha ao governo.

Estado. — Em sessão de 8 do corrente, o Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado resolveu sollicitar do governo um supprimento de réis 280:000\$000, para ser pago pelo fundo especial, no prazo de cinco annos, com destino á acquisição de material circulante e varios melhoramentos nas estações.

— Devem chegar brevemente mais 1.600 toneladas de carris, sendo parte para substituir os actuaes e outros destinados ás novas linhas em construcção de Pias a Moura, ao ramal de Portimão e á segunda via de Campanhã á estação central do Porto.

Pias a Moura. — Foi approvada a variante d'esta linha, comprehendendo o ramal da estação de Moura á povoação.

Mormugão. — O rendimento d'este caminho de ferro no segundo semestre do corrente anno, até 12 de outubro, foi de 73.294 rupias, isto é, 12.768 mais do que em egual periodo do anno anterior.

Algarve. — Os srs. director do Sul e Sueste e chefe de via e obras foram verificar os trabalhos da grande trincheira da Portella da Figueira, entre o Poço Barreto e Silves. Esta ultima estação deve estar aberta á exploração antes do fim do corrente anno.

Valle do Vouga. — Chegaram no dia 10 do corrente a Oliveira de Frades os engenheiros encarregados de examinare os trabalhos para este caminho de ferro. Foram alli recebidos muito festivamente.

Segundo noticias de Albergaria-a-Velha, vae ser pedido ao governo para que se siga o traçado que passa proximo d'aquella villa, tendo ahi uma estação e não passando por Sever, o que prejudica muito ás fabricas de Caima e de Valle Maior.

Nesse sentido os directores das fabricas vão representar tambem.

Vagons de industria nacional. — Das officinas da Companhia Real sahiram agora promptos, entrando desde logo no serviço de comboios de mercadorias, seis novos vagons. Pódem comportar 16.500 kilos de peso cada um.

A fim de attenuar ás necessidades da exploração, a Companhia espera ter promptos até o fim de dezembro, cerca de 30 vagons mais, de egual tonelagem.

Mirandella a Bragança. — Estão já approvados o programma e caderno d'encargos para o concurso da construcção d'esta linha, os quaes com o respectivo annuncio, serão dados no nosso proximo numero.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Em virtude de um relatório apresentado ao Ministro das Obras Publicas, de Hespanha, á companhia anonyma de transportes e caminhos de ferro economicos foi auctorizada a fazer a construcção de um linha de serviço particular e de passageiros sem subsidio algum do governo. Esta linha partirá de Tárrega, linha de Zaragoza a Barcelona, até Balaguer.

*

Segundo informações de Alcoy, causou grande impressão em toda a comarca a decisão do novo conselho de administração do caminho de ferro economico de Villena a Alcoy, mandando que nos proximos dias do anno que vem se activem os trabalhos da linha de Bocairente áquella cidade, de forma que possa entrar em exploração dentro de seis mezes.

*

Está-se tratando de conseguir que as companhias de caminhos de ferro consintam a livre circulação dos deputados e senadores em todos os seus comboios.

Apesar de uma semelhante reclamação não ter nenhuma razão de ser, consta que uma das mais consideraveis companhias hespanholas está estudando a maneira de poder fornecer aos deputados e senadores uns passes que, mediante 250 pesetas annuaes, lhe dêem o direito de viajar sobre todas as linhas d'essa companhia.

França

Foi distribuido pelos deputados de França o relatório da comissão do orçamento com respeito aos serviços de obras publicas.

Segundo esse relatório, muito notavel, em 1898, os caminhos de ferro francezes contavam 37.650 kilometros de linhas construidas. Durante os ultimos quatro annos foram concedidos 657 kilometros, construidos 707, e 867 postos em exploração.

As linhas locais, que contavam em 1898 7.556 kilometros, atingem hoje 9.735 kilometros.

O relatório toma em alta consideração os excellentes serviços prestados pelos funcionarios das obras publicas, propondo o augmento dos respectivos quadros.

*

O conselho municipal de Nice acaba de tomar á sua conta mais uma despesa annual de 525.000 francos, afim de auxiliar quaesquer combinações futuras, para a construcção de uma linha de Nice a Marselha.

Egypto

Chegam-nos algumas informações interessantes sobre projectos de caminhos de ferro no Egypto.

As negociações entre a companhia do Canal de Suez e o governo egypcio para a compra da linha de Ismaília-Port Said, construida por aquella companhia, foram interrompidas, mas o Principe d'Arenberg declarou que desejava tratar directamente esta questão, annunciando a sua ida ao Cairo em janeiro proximo.

Ha tempo que o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado se occupa da necessidade de adquirir novo material, tendo já feito encomendas avultadas na America e na Inglaterra.

Fala-se tambem muito de um grande projecto que tornaria a Alexandria uma magnifica capital. Além do transafricano, Cabo-Alexandria, actualmente em construcção, estabelecer-se-hia uma linha transasiatica, que egualmente partiria da Alexandria seguindo directamente por Ell-Arish, o extremo norte do Golfo Persico, e d'ahi, aproveitando as linhas ferreas já em exploração no Beludchistan britannico, iria juntar-se á grande rede da India, prolongando-se além do vale de Yang-Tsé-Kiang até Shanghai.

Asia Central Russa

Com a assistencia do general Kouropatkine, ministro da guerra da Russia, realizou-se em Tachkend a inauguração das obras da linha que deve ligar a rede do caminho de ferro da Asia Central, com a da Russia europea.

A secção d'Oremburgo, na sua outra extremidade, começada ha mezes, vae já bastante adeantada.

Espera-se que esta linha fique concluida em dois ou tres annos.

Tanto commercialmente como estrategicamente considerada, a sua importancia seria consideravel, e por meio d'ella achar-se-ha toda a rede europea em communicação directa com Askabab-Merv e Andyan, cidades onde se encontram tambem as linhas de Touchka e de Tachkent.

Desde então, sera possivel transportar as tropas russas para o centro da Asia, sem necessidade de atravessar o Mar Caspio.

Por aqui se vê que a Russia, pelo oeste, prosegue na sua po-

Turquia da Asia

Como é sabido já, as negociações entabuladas para a construção de um caminho de ferro de Konieh a Bassorah, são dirigidas pelo Deutsche Bank, composto de um grupo de capitalistas allemaes e francezes, e fala-se agora tambem da junção provavel d'alguns capitalistas russos.

O projecto está organizado. Partindo de Konieh, ponto terminus do caminho de ferro de Anatolia, o novo caminho de ferro atravessa o Taurus da Silicia para chegar ao Golfo de Alexandrette, seguindo d'esta cidade para Nisibin, sobre o Tigre, e d'ahi para Mossoul, Bagdad, Kerbela e Nédjef, perto de Kasima, sobre a margem norte da pequena bahia de Koweit, no Golfo Persico.

Outras linhas ligarão outros pontos importantes, e entre estes Bassorah, com a grande linha.

Uma outra linha, de menor importancia, partirá de Bagdad até Hanokin, fronteira persa, destinada ao transporte dos numerosos peregrinos chiites, que todos os annos se dirigem por alli a Kerbela.

A extensão total d'este caminho de ferro será de 2 500 kilometros.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração

Apresentado á assembléa geral em 11 de novembro

Senhores accionistas :

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração até 28 de junho do corrente anno, accusando os livros nessa data o seguinte balanço :

London and Brazilian Bank.	427\$049	—
Mala Real Portuguesa...	180:000\$000	—
Propriedade.....	44:136\$457	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Deposito no Banco de Portugal.....	29\$422	—
Trustees.. £ 53.172, 14, 11	239:277\$360	—
Marcuard Krauss, & C.ª Fr.	—	21\$465
119,25.....	—	—
Direcção em Loanda.....	49:373\$186	—
Construcção	12.634:014\$408	—
Capital	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.427:150\$000
Credores	—	270.328\$543
Thesouro portuguez.....	—	1.515:230\$537
Banco Nacional Ultramarino (contracto de 17 de janeiro de 1896)	—	198:000\$000
J. Matthieu & Fils Fr. 82.42	—	11\$037
Henry Burnay & C.ª (contracto de 17 de janeiro de 1896).....	—	198:000\$000
Ministerio da fazenda, conta de subsidio	—	2.146:949\$669
Banco de Portugal... ..	—	619:780\$701
Devedores.. ..	28:847\$374	—
Letras a pagar em Loanda.....	—	14:746\$646
Diferença na subvenção....	—	1.402:592\$652
Papeis de credito.....	603:225\$000	—
Obrigações sorteadas	—	3:600\$000
Acções de penhor.	225:000\$000	—
Administrador - delegado em Lisboa.. ..	2:013\$927	—
Westendorp & C.ª.....	190\$335	—
Reclamações	4.348:526\$978	—
Fornecedores.. Fr. 5.297,47	—	953\$542
Caixa	10:370\$194	—
Letras a pagar.....	—	8:216\$468
Exploração.....	222:570\$949	—
Saques d'Africa.....	—	988\$150
Lucros suspensos.....	—	202:103\$925
Reis	18.608:673\$335	18.608:673\$335

Activo

London and Brazilian Bank — Saldo	—	427\$949
Mala Real Portuguesa — Saldo	—	180:000\$000
Propriedades — No Porto e Loanda.....	—	44:136\$457
Moveis e utensilios — No Porto, Londres e Loanda....	—	20:669\$786
Deposito no Banco de Portugal — Saldo	—	29\$422
Trustees — Importancia em consolidados e em dinheiro	—	239:277\$360
Direcção em Loanda — Saldo alli existente	—	49:373\$186
Construcção — Saldo.....	—	12.634:014\$408
Devedores — Saldo ..	—	28:847\$374
Papeis de credito — Saldo a saber: 6:843 obrigações da Companhia a 75\$000....	513:225\$000	—
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000	90:000\$000	603:225\$000
Administrador - delegado em Lisboa — Saldo	—	2:013\$927
Westendorp & C.ª — Saldo.	—	190\$335
Reclamações — Pelas que ha a fazer ao governo em virtude da rescisão do contracto de 1891, conforme o annexo B....	—	4.348:526\$988
Caixa — Saldo existente...	—	10:370\$194
Exploração — Saldo conforme o annexo C	—	222:570\$949
Acções de penhor — Saldo..	—	225:000\$000
		18.608:673\$335

Passivo

Capital — Importancia de 40.000 acções a 90\$0000.	—	3.600:000\$000
Obrigações — creadas: 9.450 de 450\$000.....	4.252:500\$000	—
47.250 de 90\$000	4.252:500\$000	—
	8.505:000\$000	—
Menos sorteadas :		
87 de 450\$... 39:150\$000		—
430 de 90\$000. 38:700\$000	77:850\$000	8.427:150\$000
Explicações: Somma de obrigações creadas	8.505:000\$000	—
Da qual:		
Recebido dos Trustees em pagamento de construcção.....	6.186:150\$000	—
Diferença na emissão... ..	2.296:350\$000	—
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contracto respectivo. £ 5.000	22:500\$000	8.505:000\$000
Marcuard Krauss & C.ª — Saldo..... Frs. 119,25	—	21\$465
Credores — Saldo ..	—	270:328\$543
Thesouro portuguez — Saldo da conta do contracto de 20 de outubro de 1894 ..	—	1.515:230\$537
Banco Nacional Ultramarino — (Contracto de 17 de janeiro de 1896) — Saldo ..	—	198:000\$000
J. Matthieu & Fils — Saldo..... Frs. 82.42	—	11\$037
Henry Burnay & C.ª — (Contracto de 17 de janeiro de 1893) — Saldo.....	—	198:000\$000
Ministerio da Fazenda, conta de subsidio — Saldo ...	—	2.146:949\$666

<i>Banco de Portugal</i> — Saldo	—	619:780\$701
<i>Letras a pagar em Loanda</i>	—	
— Saldo	—	14:746\$646
<i>Diferença na subvenção</i> —	—	
Saldo	—	1.402:592\$652
<i>Obrigações sorteadas</i> — Pe-		
las sorteadas em 21 de ju-		
nho de 1901 a pagar em		
Londres	—	3:600\$000
<i>Fornecedores</i> — Saldo de fa-		
cturas de material forne-		
cido	=	953\$542
<i>Letras a pagar</i> — Saldo,...	—	8:216\$468
<i>Saques da Africa</i> — Saques		
acceitos e a pagar	—	988\$150
<i>Lucros suspensos</i> — Saldo		
conforme o annexo A da		
conta de Lucros e Perdas.	—	202:103\$925
(Continúa).		18.608:673\$335

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Apeadeiro do Bom Successo

Desde 1 de novembro de 1901 todos os comboios da linha de Cascaes, excepto os tramways directos e o tramway que parte de Cascaes ás 7 horas e 45 minutos da manhã, teem paragem em Bom Successo para serviço de passageiros.

Os tramways ascendentes de Caes do Sodré a Cascaes para as estações até Algés, inclusivé, e os descendentes nas estações d'Algés inclusivé, a Caes do Sodré, só tomam passageiros de 1.^a e 2.^a classes. Lisboa, 29 de outubro de 1901.

Mudança de horario

No dia 20 de novembro de 1901 entra em vigor, em todas as linhas d'esta Companhia, o novo harario que se acha affixado nos logares do costume. Lisboa, 14 de novembro de 1901.

Gazolina, essencia de petroleo, etc.

Annuncia-se para os fins convenientes que a essencia de petroleo, gazolina e os productos analogos, serão assimilados a petroleo para a applicação das tarifas, quando estiverem contidos em recipientes metallicos sufficientemente solidos, perfeitamente estanques a hermeticamente fechados.

Quando o seu acondicionamento não satisfizer a estes requisitos, ficarão sujeitos ao preço e ás condições da tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade, como materias inflammaveis, explosivas ou perigosas. Lisboa, 14 de novembro de 1901.

Tarifas especiaes n.ºs 14 e 14 bis de grande velocidade. — Bilhetes de assignatura

Desde 15 de novembro de 1901 é dada ao portadores de bilhetes de assignatura para Braço de Prata a faculdade de utilizar os comboios da linha de Cintra, entre Lisboa-Rocio e S. Domingos; e, aos portadores de assignaturas para Buraca, a mesma faculdade nos comboios tramways da Cintura de Lisboa, entre Lisboa-Rocio e Lorangeiras.

E' alterada, desde a mesma data, a condição 6.^a do artigo 1.^o da tarifa especial n.º 14 de grande velocidade, no sentido de serem tornados validos para os comboios rapidos e expressos, com a unica excepção do sud-express, os bilhetes de assignatura do artigo 1.^o (ordinarios) da mencionada tarifa n.º 14 de grande velocidade. Lisboa, 10 de novembro de 1901.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de uniformes

Pela 1 hora da tarde do dia 10 do proximo mez de dezembro, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão exe-

cutiva d'esta Companhia, serão abertas até aquella hora as propostas recebidas para o fornecimento de uniformes para o pessoal de estação e de trens, até 31 de dezembro de 1902.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição do pessoal da exploração (estação de Lisboa, Santa Apolonia) todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

As propostas deverão ser enviadas á direção geral da companhia (estação de Santa Apolonia) em sobrescripto fechado e com a indicação exterior seguinte: «Proposta para o fornecimento de uniformes» — Deposito provisorio a fazer na caixa da companhia 100\$000 réis.

Lisboa, 7 de novembro de 1901.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Fornecimento de um rebocador

Faz-se publico que, até o dia 29 de novembro proximo futuro, se recebem na secretaria d'este conselho propostas em carta fechada para o fornecimento de um rebocador destinado ao serviço no Tejo. Os esclarecimentos serão prestados em Lisboa na direção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou na secretaria do conselho de administração, e no Porto, na direção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em qualquer dia útil das 11 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 28 de outubro de 1901.

CONCURSOS

Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes

Concurso para amanuenses

Até 5 de dezembro de 1901, está aberto concurso para a admissão de amanuenses para os serviços centraes d'esta companhia.

As condições de admissão estão patentes na repartição central da exploração (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Os requerimentos escriptos em papel commum e pelo proprio punho do concorrente, deverão ser dirigidos ao Engenheiro em chefe da exploração da Companhia, e entregues até as 3 horas da tarde, do dia 5 de dezembro proximo futuro, na Repartição Central da Exploração (estação de Santa Apolonia) e nelles será indicada a morada do requerente.

Os candidatos serão submettidos a inspecção da junta medica da Companhia, depois de que será fixado o dia para o exame de admissão.

Lisboa, 5 de novembro de 1901.

H. PARRY & SON

OFFICINAS DE MACHINAS

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

— LISBOA —

ESTALEIRO NO GINJAL

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros 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.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisbonense.** — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

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

ESTORIL **Hotel de Paris.** — Casa de 1.^a ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos. — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ **Grande Hotel Lisbonense.** — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.^a ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

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

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flores, 71 — 1.^a class English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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 Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.

LISBOA **Rodolfo Beck.** — Commissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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

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\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH **Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS **Ad. Seghers.** — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

PRAIA D'ANCORA **Grande Hotel Luso-Brazileiro** — Filial: **Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA.** Bons hotéis com boas accommodações e os mais bem situados: O da Praia abre no dia 1 de Julho. Preço de 800 réis para cima. — Proprietaria, Antonia Maria Alves Porto.

SANTAREM **Grande Hotel Duarte.** — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias. — Bom serviço de cozinha. — Asseio e modicidade de preços. — Proprietario. — Joaquim Pereira Duarte.

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

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

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

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º

Rua da Fabrica, 37.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boides e frascos, em diversas cores e tamanhos.

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos

Em 17 de Novembro

O paquete **Ebro**.

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados 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: — W. G. Tait & C.^a — R. dos Inglezes, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de novembro de 1901

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO				
C. Sodré		Algés		C. Sodré		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	4-15 m.	5-42 m.	10-30 m.	12-6 t.	9-30 m.	10-53 m.	4-5 m.	5-21 m.	
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	1-9 t.	2-45 t.	4-20 t.	5-48 t.	1-10 t.	2-42 t.	7-50 t.	9-11 n.	
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	7-5 t.	8-42 n.	4-50 t.	6-26 t.	9-30 n.	10-54 n.	—	—	
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	Espinho Porto Espinho				Porto Braga Porto				
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	7-45 m.	8-35 m.	6-15 m.	7-7 m.	5-20 m.	8-57 m.	5-45 m.	8-28 m.	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	8-50 m.	9-51 m.	7-10 m.	8-0 m.	8-35 m.	11-0 m.	7-55 m.	9-45 m.	
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	10-15 m.	11-15 m.	8-55 m.	9-45 m.	11-30 m.	1-45 t.	12-20 t.	2-35 t.	
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	Lisboa Povoia Lisboa				12-55 t.	1-54 t.	11-22 m.	12-25 t.	3-55 t.	5-45 t.	4-25 t.	7-5 t.	
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	15-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	3-20 t.	4-9 t.	2-0 t.	3-0 t.	5-45 t.	8-35 n.	7-5 t.	10-40 n.	
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	2-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	4-55 t.	5-57 t.	3-10 t.	4-12 t.	11-30 n.	1-23 n.	—	—	
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	SUL E SUESTE				Porto Vianna Porto				
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	LISBOA BARREIRO LISBOA	/	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	5-20 m.	10-50 m.	
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				7-45 m.		8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	9-30 m.		10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	12-30 t.	1-5 t.	12-35 t.	1-10 t.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	12-30 t.		1-5 t.	12-35 t.	1-10 t.	2-30 t.	3-5 t.	2-40 t.	3-15 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	Lisboa Setubal Lisboa				
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	Lisboa b Santarem Lisboa b				7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	19-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.	
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	5-0 m.	7-0 m.	7-28 m.	9-25 m.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	11-20 m.	1-20 t.	11-45 m.	1-42 t.	Lisboa Extremoz Lisboa				7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	9-40 m.	
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	4-45 t.	6-45 t.	8-3 n.	10-0 n.	12-30 t.	g 7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				4-30 t.	11-15 n.	11-16 n.	1-16 n.	Lisboa Faro Lisboa				
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	19-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.	
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	Lisboa Porto Lisboa				4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	
C. SODRÉ Cascaes C. SODRÉ				8-55 m.	9-23 n.	5-25 m.	3-32 t.	Lisboa Setubal Lisboa				7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	11-6 m.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	19-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
a 7-45 m.	8-50 m.	a 7-45 m.	8-40 m.	a 4-30 t.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	d 7-0 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	Lisboa Extremoz Lisboa				7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	9-40 m.	
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	7-45 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	12-30 t.	g 7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	a 2-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	Lisboa Badajoz Lisboa				Lisboa Faro Lisboa				7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	19-30 t.	2-5 t.	11-30 m.	1-10 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	11-6 m.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	7-45 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	Lisboa Pias Lisboa				7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	4-30 t.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
3-15 t.	4-30 t.	3-15 t.	4-20 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				Lisboa Pias Lisboa				7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	4-30 t.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
a 4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	11-6 m.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	7-45 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	Casa Branca Evora Casa Branca				7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	Lisboa Guarda Lisboa				6-30 m.	7-0 t.	6-30 m.	7-30 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	b 8-55 m.	12-49 n.	1-50 n.	3-32 t.	TUNES POÇO BARRETO TUNES				7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	11-6 m.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	3-55 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	7-45 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.	4-30 t.	6-12 t.	2-45 t.	4-45 t.	
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	FARO POÇO BARRETO FARO				4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	
12-30 n.	1-36 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	Lisboa Figueira Lisboa				4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	BEIRA ALTA				
LISBOA QUELUZ LISBOA				7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	Figueira Pamp. Figueira				2-30 m.	4-0 m.	8-55 m.	10-40 m.	
7-40 m.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	8-55 m.	4-55 t.	9-0 m.	3-32 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	11-6 m.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	PAMP. V. Formoso PAMP.				4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	a 4-30 t.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	1-20 t.	6-53 t.	7-20 t.	7-30 t.	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.	
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	7-0 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	PAMP. MANGUALDE PAMP.				6-55 t.	10-10 n.	5-50 m.	8-55 n.	
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	7-45 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.	
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	Mangualde Guarda Mangualde				10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	Lisboa Figueira Lisboa				10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	Lisboa Figueira Lisboa				
7-40 m.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	7-40 m.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	7-40 m.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	8-55 m.	4-55 t.	9-0 m.	3-32 t.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	11-6 m.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	a 4-30 t.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	7-0 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	7-45 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.	7-40 t.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	7-40 t.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	7-40 t.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	7-40 t.	8-12 m.	8-35 m.	8-59 m.	
Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa				
6-40 m.	7-45 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	
8-38 m.	9-45 m.	7-20 m.	8-20 m.	8-												

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Asuncion**. Sahirá a 22 de novembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Crefeld**. Sahirá a 10 de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez **S. Philippe**. Sahirá a 24 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bissau, Bolama, Ilhas de Cabo Verde e S. Vicente, vapor portuguez **Angola**. Sahirá a 29 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



Bordeus (directo), vap. francez **La Plata**. Sahirá a 19 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cabedello, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Taquary**. Sahirá a 22 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barnabé**. Sahirá a 16 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



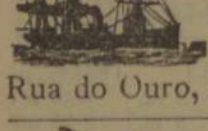
Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 19 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 18 de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, R. do Ouro, 32.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 2 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



Iquitos, vapor inglez **Huascar**. Sahirá a 16 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Liverpool, vapor portuguez **S. Thomé**. Sahirá a 25 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Liverpool, vapor portuguez **S. Thomé**. Sahirá a 25 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



Madeira. St.^a 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



Madeira, Pará e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 22 de novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.º



Maranhão e Ceará, vap. ingl. **Paraense**. Sahirá a 8 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



New York (via Acores), vapor portuguez **Dona Maria**. Sahirá a 26 de novembro. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará, Manaus e Ceará, vap. allemão **Ama-zonas**. Sahirá a 24 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez **Ebro**. Sahirá a 17 de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Navigador**. Sahirá a 21 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



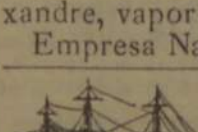
Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Parahyba**. Sahirá a 2 de dezembro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.º



Rotterdam, Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Heidelberg**. Esperado a 16 de novembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel-la, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Ale-xandre, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a 21 de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ay-res, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 20 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º