

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

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

AS ESTAÇÕES DO MINHO E DOURO NO PORTO, por José Fernando de Sousa.....	209
PARTE OFFICIAL — Bases para a adjudicação da construção e exploração do caminho de ferro de Regua á fronteira (continuação).....	211
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	212
NOTAS DE VIAGEM XIX — A Praga e a Vienna.....	213
O NOSSO BRINDE EM 1902.....	214
PARTE 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 bo'sas portugueza e estrangeiras — Recitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	214 a 217
ASCENSOR DO CARMO.....	218
COMMERCIO PORTUGUEZ.....	218
LINHAS PORTUGUEZAS — Pias a Moura — Cintra á Praia das Maças — Carris de Ferro do Porto — Regoa a Chaves — Linha do Algarve — Linha de S. Bento — Ramal de Vendas Novas a Sant'Anna.....	218
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Belgica — Republica Argentina.....	218 e 219
COMPANHIA REAL — Relatorio do Conselho de Administração.....	219
CONCURSOS.....	220
AVISOS DE SERVIÇO.....	220
ARREMATACOES.....	220
AGENDA DO VIAJANTE.....	221
ANNUNCIOS.....	222
HORARIO EM 16 DE JULHO DE 1902.....	223
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	224

As estações do Minho e Douro no Porto

Foi ha dias thema obrigado do soalheiro jornalístico um incidente sem importancia, leviana ou malevolamente guindado ás alturas de conflicto — que só existiu em escandecidas imaginações — entre a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro e a direcção da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes. Tratava-se de um novo comboio de mercadorias, cuja hora d'entrada na estação de Campanhã a primeira de aquellas direcções pedia á segunda que fosse modificada, por não haver possibilidade de o admittir á hora prevista no horario. Limitou-se além d'isso num determinado dia o numero de vagoes que um comboio mixto devia trazer além da composição ordinaria, para caber na linha que lhe podia ser destinada na mesma estação.

Pois tanto bastou para pretexto de inflamadas objurgatorias, em que pullulavam as affirmações erroneas e se condemnava a administração do Estado, taxando-a de systematicamente hostil a melhoramentos de serviço e pedindo-se a cabeça de funcionarios caprichosos e rebeldes á auctoridade do governo, que aprovára os horarios cuja execução se dizia ser recusada. Nem ao menos se averiguou primeiro se os horarios dos comboios de mercadorias eram sujeitos á aprovação ministerial.

Não se coaduna com a indole da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o estudo da vasta pathologia do nosso jornalismo, entre cujos achaques não é porventura o menos grave essa chronica *ignoratio elenchi* de que dá

testemunho a cada passo, salvo raras e honrosas excepções. Assim é grande o seu prestigio...

E' outro o meu proposito.

Affigura-se-me oportuno o exame das condições em que se encontra o serviço de mercadorias nas estações do Porto e das providencias que urge tomar para o poder desempenhar satisfactoriamente, providencias que devem ter uma feição pratica que as torne exequiveis em vez de revestirem a fôrma de facil exigencia de alargamentos impossiveis.

Não me occuparei da estação do caminho de ferro da Pova, que serve um trafego meramente regional. Referir-me-hei apenas ás estações do Minho e Douro, comuns ao serviço da companhia.

Um dos mais importantes melhoramentos realizados no paiz foi sem duvida o prolongamento da linha do norte até o Porto, graças á construcção da notabilissima ponte *Maria Pia*.

A estação de Campanhã, que era já *terminus* do Minho e Douro, tornou-se assim estação commum de grande movimento, quer de passageiros quer de mercadorias, sendo facil prever a sua insufficiencia de futuro.

O lisongeiro crescimento do trafego bem depressa tornou palpavel a estreiteza das suas installações, sem que por isso hajamos de irrogar censuras aos distinctos engenheiros que a delinearam e construíram. A historia d'essa estação é a de todas as que servem os grandes centros, e que todas se revelaram acanhadas no fim de certo tempo, pois não era possivel, sem enormissimos encargos e salvo casos excepcionaes, dispôr no interior das cidades de primeira ordem de vastos terrenos que permittissem prever com largueza as futuras exigencias do trafego. Poderia amontoar exemplos de casa e de fóra, aliás desnecessarios para justificação de um asserto, que ninguem, conhecedor da historia dos caminhos de ferro, contestará.

A manifesta conveniencia de estabelecer relações directas entre a linha ferrea e o trafego fluvial e maritimo determinou a construcção do ramal da Alfandega, partindo de Campanhã e tendo por *terminus* provisório uma estreita nesga de terreno á beira do Douro, muito assoriado junto d'ella. Previu-se e estudou-se o seu prolongamento até Leixões, que, por assás dispendioso e ligado nos seus destinos aos da companhia das docas e caminhos de ferro peninsulares, não é facil prever quando se realizará.

Por ultimo as aspirações do Porto á posse de uma estação central determinaram o prolongamento da linha do Minho até o coração da cidade, mercê de obras dispendiosas, proficientemente delineadas e executadas, dando-se-lhe por *terminus* a estação central nos terre-

nos occupados pelo convento de S. Bento da Ave-Maria.

Incompleta ainda, serve já essa estação a grande velocidade. A segunda via da sua ligação com Campanhã está ainda occupada pelo serviço da construção. Só depois de se concluírem as terraplenagens (o que succederá dentro de alguns mezes) se poderão aproveitar as duas linhas para a exploração, fazendo-se o serviço com o conveniente desafogo.

A estação central, quando concluída, terá também serviço de pequena velocidade, ao qual são destinados dois extensos armazéns para expedição e recepção. Por enquanto, esse serviço é todo feito na Alfandega e em Campanhã. Nesta ultima estação tem de se formar e decompor os comboios de mercadorias do Minho e Douro e da Companhia Real e resguardar material.

Além do serviço local de expedição e de entrega, ha pois ali a escolha ou classificação dos vagons, a que pela arraigada propensão para o gallicismo de que enfermamos, se chama geralmente *triagem*.

Para avaliar a importancia do movimento bastam os seguintes dados estatísticos relativos ao anno de 1897, unica que neste momento tenho á mão.

Porto-P (Campanhã) expediou 40.243 toneladas e recebeu 47.257. Porto-A (Alfandega) expediou 59.095 toneladas e recebeu 32.810 que transitaram por Lisboa-P.

O trafego de transito em Porto-P, proveniente das relações do Minho e Douro com a Companhia Real foi de 36.666 toneladas ascendentes e 49.429 descendentes. A este movimento haveria ainda que juntar o de Porto-P considerada estação da Companhia e que só na expedição ascendeu em 1900 a 35.506 toneladas. O movimento proprio da estação attinge pois cerca de 157.000 toneladas e o de transito de ou para Porto-A e Companhia Real 178.000.

Juntem-se a este movimento as entradas, saídas, reversões e resguardos de numerosos comboios de passageiros, e far-se ha idéa do serviço que peza sobre aquella estação, e a que ella a custo dá vazão.

Em peores condições ainda se encontra a estação da Alfandega por falta de espaço para deposito de mercadorias e pelas más condições de atracação das barcas.

A actual administração dos caminhos de ferro do Estado procurou desde logo remediar, quanto em si cabia, a insufficiencia de aquellas installações.

Foi promovida a approvação de um plano de ampliação e transformação da parte de Porto P destinada á pequena velocidade, projecto já executado quasi por completo. Construíram-se novos armazéns, cobriram-se caes, modificaram-se as linhas e assim se melhoraram consideravelmente as condições da estação. Foi também approvado e executado um projecto de modificação das linhas, que logo que se assente a segunda via até a estação central, facilitará egualmente o serviço.

Mandou-se elaborar um projecto de concentração das alavancas de manobra de agulhas e signaes e respectivos encravamentos em postos Saxby... e é tudo o que se pôde fazer ali.

Alargar a estação de Campanhã é praticamente impossivel. De um lado estão o edificio de passageiros e os armazéns de mercadorias; do outro, casaria da cidade em plano muito inferior, as officinas e os armazéns geraes; ao sair das agulhas uma forte pendente. Só á custa de enorme dispendio, em desproporção com as vantagens obtidas, se poderiam estabelecer novas linhas e realizar installações um pouco mais amplas.

Para melhorar a estação da Alfandega apresentou-se um projecto que não surtiu effeito, por ter sido aconse-

lhada a sua modificação pelo conselho superior de obras publicas, visto inspirarem moderada confiança os alicerces do muro do caes, que tinha de ser alteado e carregado com aterro. Mandou-se cobrir um caes e fazer a possivel modificação das linhas; diligenciou-se obter uma dragagem, que vae ser feita a expensas do caminho de ferro; está quasi concluido novo projecto que permita o funcionamento de mais um guindaste a vapor... e eis tudo o que se pôde fazer, enquanto se não assente superiormente no plano das obras do Douro e se não realize a parte correspondente á estação, o que ha-de custar caro, e Deus sabe quando se poderá levar a effeito.

Promoveram-se e estão quasi ultimadas negociações com a companhia dos carris de ferro para o estabelecimento de um serviço combinado para Leixões, que desafogue um pouco Porto-A.

São intensos e justificados os clamores do publico, mal servido pela estação; evital-os, só é possivel conquistando espaço pela rectificação da margem e prolongando o ramal até Leixões.

No plano da rede complementar ao norte do Mondego foi com razão incluído um troço da linha de circumvalação do Porto, que nasce da linha do Minho ao k. 2,5 e vae entestar em Leixões, substituindo a alvitada ligação de Ermezinde com aquelle porto.

Encarecer a importancia d'esta linha sob o duplo ponto de vista de ligação das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões e de linha suburbana, é ocioso. O seu custo é seguramente muito inferior ao do prolongamento do ramal da Alfandega. Outra vantagem offerece ainda, que importa pôr em relevo, por prender intimamente com o assumpto que estou versando. A estação de bifurcação ao k. 2,5 pôde e deve, pela sua proximidade de Campanhã, servir d'estação subsidiaria para deposito e classificação de vagons e resguardo de comboios de mercadorias, função que hoje desempenham imperfeitamente a de Ermezinde, muito mais afastada, e a de Campanhã, á qual faltam para tanto as linhas necessarias.

Mandou-se pois elaborar o projecto da referida linha e destacar d'ella, dando-lhe a precedencia da estação de bifurcação. Logo que o respectivo ante-projecto esteja approvado, poder-se-hão fazer as expropriações e executar a parte das terraplenagens necessaria para o estabelecimento de um posto de resguardo e classificação de vagons, que se vá successivamente ampliando e se ligue com Campanhã pela segunda via. Tem esta de ser levada em futuro muito proximo até Ermezinde, como conviria se tivesse previsto na construção para evitar expropriações mais caras hoje e a modificação dispendiosa de algumas passagens superiores. O estabelecimento da estação no k. 2,5 exige a modificação do perfil da linha naquelle ponto por ser insufficiente o patamar actual.

E' este, a meu vêr, a mais urgente obra que deve ser feita nas linhas do Minho e Douro conjugada com a construção da segunda via até Ermezinde. Realizando-a, obedecer-se-ha á orientação geralmente seguida e em harmonia com a qual, em vez de se exigirem chimericos alargamentos d'estações no interior das grandes cidades, se transfere, para fóra e proximo d'ellas, parte do serviço de mercadorias. Desafoga-se o serviço em Campanhã e dá-se um importantissimo passo para a ligação das linhas com Leixões, com vantagem do serviço em Porto A.

Para findar este estudo, poderia apreciar o papel que á estação central deve ser attribuido em relação ao serviço de pequena velocidade. Não permitem as condi-

ções locais reservar-lhe muito espaço. Será preciso pois restringir-o ás devidas proporções, excluindo certas mercadorias da expedição e recepção ali. E' ainda possível que pelo desenvolvimento que póde e deve tomar, na minha opinião, a recovagem, mercê de convenientes combinações de horarios e tarifas, se tornará indispensável consagrar a estação central quasi exclusivamente á grande velocidade e, quando muito, ás remessas de pequena velocidade abaixo de certo limite de peso.

Quando assim venha a succeder, e ainda bem, porque resultará essa especialização de funções do grande incremento do trafego, já a estação ao k. 2,5 estará ligada com Leixões e constituirá o prolongamento da de Campanhã, que liberta de multiplicadas manobras, poderá occorrer ao seu serviço proprio.

14-7-902.

JOSÉ FERNANDO DE SOUSA.

PARTE OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Secretaria Geral

**Bases da auctorização concedida ao Governo para a
adjudicação da construcção e exploração do cami-
nho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á
fronteira.**

(Continuação do n.º 349)

Art. 24.º A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, fôr destruida ou damnificada alguma parte de caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

Art. 25.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao Governo, ser lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art. 26.º O Governo terá a faculdade de resgatar em qualquer epoca a concessão do caminho de ferro.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se-ha o producto liquido obtido pela empresa durante os annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, até o numero de sete, com exclusão dos dois annos menos productivos; a média annual constituirá a importancia da annuidade que o Governo pagará á empresa até terminar o prazo da concessão, não podendo, porém, ser inferior ao producto liquido do ultimo anno dos sete tomados para base do calculo.

A annuidade não poderá ser, em caso algum, inferior a 4 1/2 por cento do capital, em que pelo contracto fôr computado o custo da linha.

Quando o resgate se effectuar antes que tenha decorrido o prazo de sete annos, desde a abertura á exploração, tomar-se-ha para base do calculo o numero de annos decorridos, procedendo-se pela forma descripta.

O preço da remissão não comprehenderá o material circulante, nem o valor dos materiaes de exploração em deposito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 27.º O Governo garante á empresa adjudicataria o complemento do rendimento liquido annual até 4 1/2 por cento em relação ao custo de cada kilometro que se construir, comprehendendo o juro e amortização do capital.

Art. 28.º Para os effeitos d'esta garantia do juro o preço kilometrico da linha a construir será a quantia de 25:990\$000 réis segundo a proposta feita e aceita no concurso.

As despesas de exploração serão computadas em 50 por cento do producto bruto kilometrico, excluindo os impostos de transito e sello, fixando-se todavia um minimo de 700\$000 réis e um maximo de 1:200\$000 réis por kilometro.

Art. 29.º A garantia de juro, relativa a cada anno economico, será paga semestralmente, e constituirá encargo do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ 1.º Para os effeitos da liquidação provisoria da garantia de juro, considerar-se-ha a linha dividida em secções de extensão não inferior a 10 kilometros.

§ 2.º A garantia de juro só será devida em relação a cada secção que fôr considerada aberta á exploração, a contar de Mirandella, com prévia approvação do Governo.

Art. 30.º Logo que o producto liquido exceder 4,5 por cento ao anno, metade do excesso pertencerá ao Estado, até completo reembolso das sommas adeantadas pelo Governo, em virtude da garantia de juro, de que tratam as condições antecedentes, bem como dos juros d'essas sommas, na razão de 4,5 por cento ao anno.

§ unico. A respectiva empresa adjudicataria fica salvo o direito de reembolsar o Estado das quantias que elle tiver adeantado por virtude da garantia de juro e amortização, de que tratam as condições antecedentes, podendo usar d'esse direito na epoca ou epocas que julgar conveniente.

Art. 31.º O Governo publicará os regulamentos e usará dos meios apropriados para verificar as receitas e despesas da exploração, sendo a empresa obrigada a franquear-lhe toda a sua escripturação e correspondencia.

Art. 32.º Concede mais o Governo á mesma empresa a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação da linha ferrea, a que se referem estas condições, precedendo o respectivo contracto especial com o Governo, e sem que este pela dita construcção lhe pague subsidio algum, ou lhe garanta qualquer beneficio. Quando porém o Governo julgar necessario construir algum d'esses ramaes, e a empresa se não prestar a isso, o Governo reserva-se, muito expressamente, o direito de os construir ou de contractar a sua construcção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.

Art. 33.º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro, quer esses caminhos sejam paralelos á mesma linha, quer a atravessem ou nella venham entroncar ou sejam seu prolongamento, a empresa não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito a qualquer despesa que fizer por causa d'essas concessões e das obras a que derem logar na sua linha.

Art. 34.º Quando o Governo venha a ordenar a construcção de uma estrada, canal ou via ferrea que atravesse a linha concedida, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'esta, nem o minimo augmento de despesa para a empresa.

Art. 35.º A abertura de qualquer das vias de comunicação, de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá auctorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 36.º As empresas concessionarias de quaesquer caminhos de ferro, que venham a entroncar com a linha que faz o objecto d'estas condições, terão a faculdade de fazer circular nella as suas carruagens, vagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver accordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições na França. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a accordo sobre o exercicio d'esta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art. 37.º Concede mais o Governo á mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte annos, depois do começo das obras; comtudo, nesta disposição, não são incluídos impostos de transito e sello lançados sobre o preço da condução dos passageiros e mercadorias nos termos da legislação vigente.

Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.

Art. 38.º O governo concede mais á empresa, durante o prazo de cinco annos, contados da data do contracto definitivo, isenção do pagamento de direitos de importação para os materiaes destinados á construcção e exploração, depois de verificada a sua quantidade e destino pela fiscalização.

§ unico. A empresa conformar-se-ha com os regulamentos fiscaes que forem necessarios para prevenir o abuso d'esta concessão.

Art. 39.º Concede mais o Governo á empresa gratuitamente os terrenos que possuir e forem necessarios para a construcção e ex-

ploração da linha e o transporte, com exclusão das despesas accessorias e do sello, na linha do Douro, de todos os materiaes necessarios para a construcção, por uma taxa de 8 réis por tonelada e kilometro.

Art. 40.º Quaesquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geraes, como especiaes dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar a empresa em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art. 41.º Concede, enfim, o Governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construcção da linha ferrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade publica, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á prévia approvação do Governo.

Art. 42.º Enquanto durar a garantia de juro o Governo decretará as tarifas de passageiros, gados e mercadorias.

Art. 43.º Logo que o Governo estiver embolsado das quantias que tiver adeantado em virtude da garantia de juros e amortização, e dos juros correspondentes a essas quantias, serão as tarifas estabelecidas por accordo entre o Governo e a empresa, em harmonia com as que vigorarem em outras linhas portuguezas que lhes sejam comparaveis, e consecutivamente, de cinco em cinco annos, proceder-se á revisão das mesmas tarifas.

§ 1.º Na falta de acordo entre o Governo e a empresa; acêrca das modificações a introduzir nas tarifas, adoptar-se-hão, como maximos, os preços das tarifas das linhas ferreas exploradas pelo Estado e, não as havendo, a média das tarifas das linhas portuguezas exploradas por companhias.

§ 2.º Qualquer modificação, que em qualquer tempo se faça, será annunciada com um mez de antecedencia.

Art. 44.º Serão prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito ao serviço do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Art. 45.º Nenhuma alteração de tarifas, de horarios ou de condições de serviço poderá ser annunciada ao publico pela imprensa, nas estações ou de qualquer fórma, antes de obtida a approvação do Governo.

(Continúa).

TRACÇÃO ELECTRICA

Postes electricos

O nosso illustre collega *Novidades* tem, com a sua fina ironia e graça subtil, clamado contra os inestheticos postes, que se collocaram no Largo das Duas Igrejas, a região elegante da cidade.

Ao vermos a persistencia da sua justa campanha, chegámos a suppôr que a companhia monopolizadora, iria ter a bisarria de mandar construir uns postes decorados por fórma, que nos fizesse esquecer o desprimor com que foram tratadas as aspirações dos lisboetas, que não desejavam as suas melhores ruas e praças convertidas em parreiras, latadas, ou enxugadouros de roupa lavada.

Mas não. A companhia habituou-se aos postes em escada, de anneis enfiados, rigidos e petulantes, verdadeiros espetos, sem a menor consideração de bom gosto, e não ha quem a faça sahir d'esse caminho, ou abrir uma pequena excepção. Todavia, as obras de ferro, teem hoje já uma feição especial. e a sua architectura, uma belleza caracteristica que não desfeia os edificios ao lado dos quaes figuram. Fácil seria á opulenta companhia erigir umas pilastras de ferro batido, esbeltas, bem trianguladas e fortes mas airosas na fórma, com linhas ornamentaes que não offendessem a vista dos que me-nos pensam em cousas de arte.

A collocção dos canudos de gusa como embelesamento, não corrige a fealdade dos postes. As *Novidades* parece que se contentam com este pedestal. Nós de testamo-lo. Tem pretensões a que não satisfaz, e peja a rua, deduzindo um largo espaço no passeio e embaraçando o transito. Ainda supportariamos alguma cou-

sa de semelhante se, por combinação entre as duas companhias do gaz e electricidade e a da viação, os postes servissem junctamente de candieiros, podendo portanto supprimir-se os actuaes lampeões.

Mas a melhor solução seria a dos simples cachorros, ligados aos muros dos edificios, devidamente ornamentados e collocados por accordo ou contracto com os respectivos proprietarios.

Tudo isto porém, são palavras inuteis. A companhia faz o que quer, e só o que quer. Nem a tabella geral dos preços dos bilhetes se publica, como pedem as *Novidades*, nem se modificam as tarifas nalguns percursos que tem desigualdades manifestas, nem se alteram os typos dos postes mesmo em locaes onde todas as considerações mandavam que se abrisse uma excepção.

Passagem de nivel de Entre-Campos

Concluiu-se depois de grandes delongas a linha electrica do Campo Pequeno ao Campo Grande, d'onde ha de seguir ao Lumiar.

Esta linha, como a do Campo Pequeno ao Arco do Cego, aproveitou em parte os carris antigos por mal entendida economia de que a opulenta empresa ha de seguramente arrepender-se. O trafego é grande ali e continuará a crescer. Com o trabalho a que estão sujeitos, os carris já fatigados pelo serviço de largos annos na linha antiga, só podem ter uma pequena duração por certo. Os carros lá vão galopando sobre os velhos carris que se inflectem sob o seu consideravel peso, o que é menos commodo para os passageiros e menos proprio á conservação dos proprios vehiculos.

Quando se imaginava que, assentes os cruzamentos para o atravessamento das duas linhas do caminho de ferro de cintura e das respectivas cancellas na passagem de nivel de Entre-Campos, tudo estivesse prompto para a circulação dos tremvias, surge um embaraço.

A companhia Carris de ferro tinha combinado com a Companhia Real dos Caminhos de ferro instalar linhas de resguardo com as respectivas agulhas conjugadas aosapparelhos de signaes a distancia, para se obviar a qualquer desastre. Não cumpriu e pretendia dispensar-se d'esta despesa. A segunda, porém, não o consentiu e ha portanto trasbordo, estando os 4 carros, que forçaram a passagem, limitados ao percurso do Campo Grande até a passagem de nivel de Entre Campos.

Esta exigencia é perfeitamente justificada.

A Companhia Carris de ferro deve instalar as agulhas a que se obrigou e não seria de mais ter-se exigido um apparelho para manobra electrica e automatica das cancellas, que só estariam abertas quando não houvesse comboios proximos.

E' sabido que não passam naquellas linhas apenas os comboios tremvias, mas comboios ordinarios e rapidos e seria grande imprudencia não dotar uma passagem de nivel tão importante com os meios aconselhados hoje para prevenir accidentes e desastres devidos ao choque ou collisões de comboios.

O serviço normal, faltando estas condições, não podia ser auctorizado sem grande perigo.

*
Abre proximamente á circulação a linha que vae desde a calçada do Lavra no cimo do ascensor do mesmo nome e segue pelo Campo dos Martyres da Patria, Rua Gomes Freire e Avenida Estephania ligando com a linha da Rua Paschoal de Mello ás Portas da Estephania.

Tambem aproveita parte do material fixo antigo, o que não tem grande importancia aqui por ser de pequena circulação este ramal.

NOTAS DE VIAGEM

XIX

A Praga e a Vienna

Aqui está uma cidade cujo titulo, em portuguez, não corresponde ao objecto.

Praga não é uma povoação maldita como as pragas que pôdem assolar uma região ou um individuo — mas uma capital ridente, interessante, cheia de bellas avenidas, de lindas e notaveis pontes, de grandes palacios e torres, bem servida por carros electricos, com excellentes hotéis e todas as commodidades para o excursionista.



Ponte de Carlos IV

Unicamente o idioma tcheque é que para este representa uma praga, porque não ha meio de o entender.

Basta ver que as palavras, tanto escriptas como lidas, divergem de todos os idiomas vulgares d'uma forma tão flagrante que não ha meio de, por approximação, se adivinhar o que significam.

Uns breves exemplos:

Rua é — nlice;

Praça — náměstí;

Ponte — most;

Estação — nádraží;

Avenida — trida;

Parque — mestské;

Linha ferrea — dráhy;

E ainda poupo variadas accentuações em forma de v e de c tombado, sobre as letras, que não ha cá na typographia.

Imagine-se as dificuldades em que se vê um estrangeiro para se entender nesta embrulhada, para mais que, em geral, só nos hotéis se encontra quem nos entenda em francez ou allemão.

Nem na propria Africa, entre os arabes, me vi em taes dificuldades!

Um passeio á margem esquerda do Moldan, ao bairro Hradschin ou Hradcany, como se escreve em tcheque, é interessantissimo devendo visitar-se ali o palacio de Toscana, o episcopal, as curiosas prisões, o grandioso castello de Carlos IV, de cujas janellas o conde Thurn, em

1618, precipitou os governadores imperiaes, originando a celebre guerra dos trinta annos.

Não deve deixar-se de ver tambem o bairro judeu e apreciar bem a ponte de Carlos, da qual damos duas gravuras, a cathedral, o bairro Karolmenthal, e muitas mais curiosidades da cidade.

Quanto ao que respeita a vias ferreas já deixei perceber que o serviço é incomparavelmente inferior ao da Allemanha e França.

Carruagens sujas, reservada immunda, sem agua, corredores lateraes estreitos e ordinarios.

Os tremvias electricos são todos por fio aereo, andando de vagar e com as plataformas fechadas não sendo permitido entrar nem sahir senão nas paragens.

Pagam se 10 huler (uns 20 réis) para qualquer destino, mesmo com correspondencia — isto é, são muito mais baratos que em Portugal.

De Praga a Vienna pôde-se seguir por diferentes linhas sendo a mais vulgar... a mais distante!

Vê-se que a companhia Oeste-Hungria não é muito escrupulosa no seu serviço.

O comboio inflecte para leste, seguindo nesta direcção durante 142 kilometros, curvando então para o sul para alcançar a via de Vienna.

Aqui me succedeu um caso que vou narrar para aviso a quem viaja lá por fóra.

Não havia em Praga horarios dos comboios á venda (o que tambem por cá succede ás vezes) e eu tomei o rapido das 7.5 da manhã que me devia trazer a Vienna mas como não sabia as paragens, ao ver o comboio deter se em Böhmisch-Trübau tive o cuidado de perguntar que demora tinha, porque desejava ir beber agua, visto que não a havia na carruagem.

—Vinte minutos, me respondeu o empregado.

Desci, e qual é o meu desapontamento ao ver que immediatamente o comboio partia!

O engano fóra do empregado julgar que eu queria trasbordar para o comboio de Olmütz, caso em que a demora é de 20 minutos.

Mas a dificuldade de me fazer entender pelo chefe, amabilissimo mas que tinha um idioma que eu não percebia nem por elle consegui fazer-me perceber se não a muito custo.

E havia que providenciar não só com respeito á validade do bilhete para outro comboio como por causa da bagagem de mão, livros, mappas, machina photographica, um inferno que ia espalhado no compartimento que eu deixei.

Vencidas estas dificuldades, passando-se telegram-



Ponte de Carlos IV

ma para que tudo fosse descarregado em Brünn, aproveitou-se o tempo para ver a povoação que é uma pobre aldeia, e gastar uns dinheiros no buffete sem nada tomar porque a comida é detestável.

No seguinte comboio continuei até Brünn onde encontrei religiosamente recolhidos todos os meus objectos sem me faltar coisa alguma. Honra aos empregados do movimento.

Em todo o caso duas prevenções faço a quem viaja: nunca deixe de se prover de um guia do comboio em que vae, e traga sempre o seu bilhete comsigo, no bolso.

Chegado a Vienna pela noite verifica se logo que a vida da grande cidade nada tem de parecido com a animada vida de Paris, de Londres, de Berlim.

A's 9 horas quem não está no theatro está em casa; estabelecimentos fechados, ruas pouquissimo concorridas, cafés poucos e desertos, talvez porque uma chavena de falsificado moka se paga por 80 hillers que rastejam por 200 réis!

Viver carissimo; um quarto no ultimo andar do hotel 3,50 florins que são uns 1700 réis; jantar 4,50 ou 2250 réis, uma garrafa de Vaslaner, vinho de pasto, 1500 réis. E tudo em proporção.

A capital austriaca, que é enorme, divide-se em nove bairros, sendo o primeiro o centro da cidade, ou cidade antiga, e os restantes em redor d'aquelle do qual os separa um circulo de avenidas; todas a seguir, com varios nomes, constituindo o Ring;

E' este bello percurso a mais brilhante parte de Vienna, pelos sumptuosos palacios, grandes parques, theatros, monumentos e todas as bellezas de construcção que fazem a riqueza d'uma cidade.

A viação urbana era naquelle tempo feita por tremvias electricos que circulavam unicamente no Ring e d'elle para pontos distantes e outros de tracção animal que andavam nos mesmos carris, promiscuamente com os electricos.

Hoje já aquelles deixaram de trabalhar com grande satisfacção do publico que fez uma festa sympathica ao ultimo carro que retirou, festa á qual se calcula que os cavallos desejariam associar-se.

Dentro da cidade principal não entram tremvias de qualidade alguma; só os pequenos omnibus tirados por um cavallo e os trens, que afinal são a coisa mais barata de Vienna: uma corrida 40 kreuzers ou uns 200 réis!

Trabalhava-se então nas ruas para substituir a tracção aerea por subterranea.

Além d'esta viação, Vienna tem a linha ferrea metropolitana, ou de cintura, que circula nos cinco bairros ou cidades I, VI, VII, VIII e IX ligando duas das estações das grandes linhas e ligando para os restantes que ficam fóra d'esse traçado. A linha é em grande parte subterranea ou em profundas trincheiras que lhe tiram todo o interesse como passeio.

O NOSSO BRINDE EM 1902

Mappa official dos caminhos de ferro da Suissa

Muito de proposito temos guardado silencio sobre o **brinde** que reservavamos este anno aos nossos assignantes, porque nem queriamos offerecer lhes coisa de pouco valor nem até hoje podiamos assegurar lhes um **brinde valioso e apreciavel**, como nos merece o publico que nos tem acompanhado e auxiliado desde a fundação do nosso jornal.

Hoje temos immenso prazer em poder annunciar-

lhes que o **Brinde da Gazeta dos Caminhos de Ferro em 1902** em nada será inferior, antes superior, aos que teem sido dados nos annos anteriores, constando de um **mappa official dos caminhos de ferro Suissos**, impresso a tres côres sobre bellissimo papel acartonado, medindo 81 X 60 centimetros.

Não é sem difficuldade que conseguimos dar aos nossos leitores um brinde assim — e d'ahi a explicação da demora.

Varias cartas da Suissa ha publicadas, desde a pequena carta, *Tourists Maps*, na escala de 900.000 que não podia servir-nos, até o grande mappa na escala de 400.000 editada pela casa Raber & Comp.^a de Lucerna.

Todas essas cartas passaram em revista no nosso escriptorio, amavelmente enviadas para amostra pelos prestantes escriptorios de informações da Basileia, de Zurich, de Berne, de Genebra e pela União de todos esses agentes, e verificámos que não podiam convir-nos porque, comquanto exactas e claras, não tinham umas a escala sufficiente para constituir um bom mappa, todas careciam do cunho official em materia de caminhos de ferro que era necessario para o nosso fim.

Salvou-nos da difficuldade a sollicita direcção dos Caminhos de Ferro Federaes, que nos obteve a **carta official dos caminhos de ferro da Suissa** na escala de 500.000, com uma impressão clarissima a tres côres, — o pardo para as montanhas e povoações, o azul para as aguas e geleiras, o preto para as linhas ferreas, estradas e fronteiras, destacando-se naquellas as linhas de via dupla, de plataforma preparada para via dupla ou de simples via unica e ascensores; as em construcção, e todas as linhas affluentes á apertada rede suissa.

O mappa está sendo impresso em tiragem especial, por ser em francez, e será distribuido aos nossos assignantes com o primeiro numero que se seguir á sua chegada a Lisboa que calculamos não será antes do fim do corrente mez.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Administração

Serviço de Contabilidade Central

Amortização no anno de 1901 por compra
no mercado

(Conclusão)

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

284, 285, 3:210 a 3:212, 3:786 a 3:788, 4:102, 4:103, 9:028 a 9:030, 9:248 a 9:253, 9:579 a 9:584, 10:713, 13:479 a 13:482, 17:127, 17:128, 17:367 a 17:371, 17:657 a 17:678, 21:251 a 21:255, 21:258 a 21:261, 21:275 a 21:286, 22:265 a 22:268, 23:671 a 23:674, 27:811 a 27:825, 28:965 a 28:974, 30:613 a 30:632, 30:791, 32:147 a 32:149, 34:899 a 34:904, 44:052, 44:053, 46:669, 46:670, 47:061, 48:393 a 48:396, 51:911 a 51:920, 52:681 a 52:688, 52:886 a 52:891, 52:894 a 52:900, 52:914, 53:356, 54:555, 56:923 a 56:927, 60:549, 60:550, 60:590, 61:817 a 61:826, 62:267 a 62:272, 62:523 a 62:525, 62:615 a 62:621, 62:763, 63:751, 64:354 a 64:378, 66:957 a 66:961, 69:801 a 69:806, 70:942 a 70:945, 74:104, 74:106, 74:107, 74:186, 74:247, 74:254, 75:481, 75:977 a 75:982, 75:993, 76:577, 76:652, 76:717,

78:335 a 78:337, 80:672 a 80:674, 82:038 a 82:051, 82:657, 82:658, 82:693 a 82:702, 87:022 a 87:024, 87:300, 87:430 a 87:432, 87:671, 87:672, 88:929 a 88:936, 95:311 a 95:313, 98:659, 98:660, 99:210 a 99:212, 99:550, 100:606, 100:607, 101:463, 101:464, 101:467, 102:048, 102:049, 103:589, 103:592 a 103:594, 106:069 a 106:075, 106:144 a 106:146, 106:148, 106:149, 108:297, 108:300, 109:018, 114:603 a 114:607, 119:113 a 119:116, 119:127, 119:128, 124:268 a 124:272, 124:365 a 124:368, 124:548 a 124:552, 126:160, 133:451 a 133:465, 133:468 a 133:477, 133:481 a 133:486, 135:568 a 135:587, 139:125, 139:126, 139:149 a 139:155, 141:960 a 141:969, 143:501, 143:502, 144:675 a 144:680, 145:441 a 145:446, 147:680, 147:681, 148:055 a 148:062, 148:829, 149:594 a 149:599, 151:656 a 151:660, 152:378 a 151:389, 153:297 a 153:300, 155:193 a 155:198, 155:825, 155:826, 156:281, 156:282, 156:855 a 156:859, 158:969, 158:970, 162:979 a 162:982, 162:988 a 162:990, 165:516, 165:517, 171:085, 172:225, 172:226, 173:148, 173:149, 173:170, 174:017 a 174:026, 174:252, 172:453, 175:451, 175:513 a 175:525, 176:771 a 176:775, 177:376, 177:691 a 177:694, 179:051 a 179:150, 179:549 a 179:551, 179:581, 179:582, 180:760 a 180:762, 180:798, 180:799, 183:612, 183:613, 184:095 a 184:110, 186:158 a 186:163, 187:500, 190:299 a 190:302, 195:915, 196:130, 196:131, 196:355 a 196:362, 197:277, 197:278, 198:151, 202:411, 202:412, 202:416, 202:457 a 202:466, 203:057 a 203:070, 205:847, 208:036 a 208:056, 209:702 a 209:714, 209:742 a 209:750, 209:761, 210:263, 210:661, 211:612, 212:196, 213:207 a 213:236, 213:703 a 213:706, 215:844 a 215:848, 216:212, 218:214, 219:384 a 219:386, 219:442, 219:785 a 219:793, 220:217, 220:218, 222:347 a 222:350, 223:833, 224:834 a 224:844, 224:857 a 224:863, 224:925 a 224:929, 225:190 a 225:194, 225:201 a 225:206, 227:176 a 227:179, 228:371, 229:683, 229:684, 232:609, 232:610, 233:178 a 233:182, 234:207, 234:208, 235:606, 235:610, 236:470, 236:471, 236:497, 237:271, 239:173 a 239:176, 239:968, 239:969, 245:169, 246:035 a 246:037, 247:011 a 247:056, 247:362 a 247:364, 251:608, 251:609, 251:773, 251:774, 254:867 a 254:871, 254:985, 255:224 a 255:239, 255:264 a 255:270, 255:622 a 255:629, 257:087, 257:887, 258:597 a 258:600, 262:181 a 262:194, 263:789 a 263:810, 265:008 a 265:014, 265:032, 265:063 a 265:091, 266:353, 266:354, 270:843, 270:987, 270:988, 272:333 a 272:348, 275:510, 275:511, 276:098, 276:168 a 276:172, 276:307, 276:745 a 276:748, 277:796 a 277:798, 277:823, 277:824, 278:038 a 278:048, 281:382 a 281:384, 285:358, 287:015 a 287:024, 291:529 a 291:542, 291:629, 292:537 a 292:541, 292:544 a 292:546, 292:583, 294:131, 295:323, 296:540, 297:335 a 297:339, 298:931 a 298:934, 301:619 a 301:621, 302:218, 302:234 a 302:243, 302:758 a 302:762, 302:849 a 302:853, 303:483 a 303:487, 308:389 a 308:399, 308:497, 308:749 a 308:756, 311:526 a 311:528, 313:299, 313:300, 315:001 a 315:006, 315:561, 315:562, 316:319 a 316:321, 319:215, 319:216, 320:344, 320:345, 322:671, 322:672, 322:983 a 322:986, 323:243 a 323:246, 325:134, 326:127, 326:128, 329:621 a 329:625, 331:610 a 331:619, 331:660 a 331:670, 335:438 a 335:454, 337:137 a 337:140, 337:244, 337:245, 340:942, 343:683 a 343:692, 346:986, 348:045, 348:272 a 348:277, 351:376, 351:999, 352:596, 354:749, 354:750, 355:114 a 355:120, 355:305, 355:875 a 355:877, 357:779, 358:820, 362:258 a 362:267, 362:269, 362:371 a 362:382, 362:885, 362:886, 363:923 a 363:931, 364:507 a 364:518, 364:933 a 364:940, 365:416 a 365:418, 365:434, 365:719, 366:063, 366:065, 366:066, 367:102 a 367:104, 368:449, 369:745 a 369:756, 370:219, 370:220, 370:226 a 370:230, 370:249, 370:250, 370:285 a 370:288, 370:459 a 370:462, 370:471, 370:472, 370:509, 370:613, 370:614.

Estas obrigações teem o coupon n.º 2 e seguintes

Obrigações de 4 por cento privilegiadas de 2.º grau

1:582 a 1:594, 2:827, 3:985, 9:115 a 9:125, 11:512, 12:306 a 12:310, 12:985 a 12:992, 14:173 a 14:175, 16:125, 17:179, 17:180, 21:989 a 21:992, 24:371 a 24:373, 24:776 a 24:778, 30:880 a 30:882, 30:887, 32:679 a 32:686, 35:077 a 35:080, 35:535 a 35:538, 40:109, 42:295, 46:829 a 46:832, 47:491, 48:150, 48:151, 48:581 a 48:584, 48:587 a 48:590, 49:543, 50:119, 50:120, 50:141 a 50:145, 56:003 a 56:028, 57:947 a 57:963, 57:987, 62:702 a 62:706, 62:712 a 62:716, 62:742, 62:746.

Estas obrigações teem o coupon n.º 2 e seguintes.

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

Quatro titulos de cinco obrigações

684, 1:168, 1:227 e 2:078

Quarenta e um titulos de uma obrigação

2:314, 2:315, 3:198, 3:199, 5:076 a 5:079, 6:332, 9:667, 9:668, 9:679, 9:680, 9:682 a 9:686, 10:243, 10:828, 10:837, 10:838, 11:291, 11:314 a 11:316, 11:712, 12:301, 12:302, 12:436, 13:265 a 13:267, 13:359, 13:413 a 13:415, 13:649, 13:987, 14:669, 14:857.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 2 e seguintes.

Todas estas tres mil setecentas e cincoenta e sete obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da companhia.

(Continúa).

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 11 Juillet 1902.

La Bourse commence à se ressentir de la période des vacances et le peu d'animation de ces temps derniers s'est changé en apathie complète.

La spéculation depuis longtemps très timide, a porté tous ses efforts sur le seul groupe du Panama en entraînant un peu les capitaux de placement. L'abandon du tracé du Nicaragua par le congrès et l'acquisition du Panama par 207.000.000 francs permettent, en effet, d'établir approximativement la valeur de l'obligation de chaque série toutes réserves faites sur les surprises à rencontrer et les événements imprévus.

On sait que la Compagnie nouvelle de Panama a fait aux Etats-Unis l'offre de la cession de tous ses droits et travaux dans l'isthme (y compris les 68.000 actions du chemin de fer qu'elle possède) moyennant une somme de 207 millions de francs.

Cela permettra de rembourser les actions de la Compagnie nouvelle à 125 frs. et les obligations de l'ancienne Compagnie sur le prix de 20% de leur prix d'émission soit 60,48 frs. pour les 2%; 68,70 frs. pour les 4%; 90,12 frs. pour les 5%; 111,42 frs. pour les 6%; 1.ère série, à 103,65 frs. pour les 6%, 2.º serie.

Les obligatins à lots et les obligations 3.º série remboursables à 1.000 frs. recevront également un dividende proportionnel.

Les autres groupes du marché sont restés sans affaires, la maladie du roi d'Angleterre a arrêté toute la velleité de marche en avant et de reprise; pour les mines d'or, on se contente de piétiner sur place.

Les rentes elles-mêmes sont lourdes. La conversion ne paraît pas faite pour permettre une reprise car la date rapprochée de cette opération a été une véritable surprise.

Le marché des Métaux reste peu animé, le cours du cuivre recule encore de quelques fractions à £ 53.

Le Rio perd à nouveau du terrain à 4.102 frs.

La Tharsis ne s'éloigne guère de 127 frs., cours déjà inscrit il y a une quinzaine de jours. Le bruit circule en Bourse que cette Compagnie n'a pas donné suite aux pourparlers relatifs à l'achat de la mine l'Ajustrelle située non loin de ses propriétés; cette nouvelle a causé une certaine surprise, d'autant plus que cette mine passe pour être riche et qu'un nouveau filon vient d'y être découvert, et qu'elle est susceptible, par conséquence d'augmenter considérablement sa production.

Le Cape oscille autour de 94 francs.

Une valeur intéressante est la Harpener dont le cours est de 1.325 francs avec un revenu de 88,45 frs. Le conseil de surveillance vient de décider de proposer à la prochaine assemblée extraordinaire de porter le capital de 52 à 60 millions de marks et on annonce qu'il demandera en outre l'autorisation d'émettre les 6 millions de marks d'obligations créées par une précédente assemblée; le produit de l'emprunt sera destinée en partie à l'extension de l'exploitation et à l'acquisition de charbonnage Scharnhorst que augmentera de 1.080.000 tonnes la participation aux affaires du Syndicat charbonnier.

Le marché reste assez bien disposé à l'égard des titres zinc, le cours du métal montrant beaucoup de résistance à £ 18,15. L'action Silésie vaut 1.180 frs. Les bénéfices bruts de 1901 se sont élevés en y comprenant le report de l'exercice précédent, les intérêts et revenus divers, à 6.155.061 marks. En deduisant 527.767 marks pour frais généraux et 1.300.000 marks pour amortissement sur immobilisation le bénéfice distribué s'élève à 4.327.294 marks. Le dividende de cette année se monte à 16 1/2 % soit 48 marks ou 59 frs. environ.

Les aciéries de la Marine finissent à 1.366 frs.

Les forges de Trignac passent à 355 frs. Cette société distribue un dividende de 15 francs pour le dernier exercice, le précédent n'avait donné lieu à aucune repartition et avait même laissé une perte de 625.179 frs. Les bénéfices se sont élevés à 1.161.263 frs.

Le nickel est délaissé à 443 francs. Le montant du dividende sera de 22,50 frs. les bénéfices que réalisait la société avant l'augmentation du capital représentant déjà un dividende de cette importance, pour le capital tant ancien que nouveau. De toute façon et aux cours actuels on peut donc être assuré de toucher un revenu net d'au moins 4 1/2 %. En outre si les emplois du nickel se généralisent, et si l'influence du trust américain se fait sentir il n'est pas défendu d'envisager des résultats plus brillants.

L'Aguilas se maintient à 211 frs., l'Escombrera Bleyberg à 735 frs., Penarroja à 1.030 frs., Malfidano à 337, Mokta à 845 frs.

Taganrog se retrouve à 250 frs. et les *chantiers de Nicolaïeff* à 115 frs.

La *Hertu* reste à 3.150 frs.

L'*Ekatérivorka* à 750 frs. et les *usines Franco-Russes* à 390 frs.

L'action *Prokhorov* manque d'animation à 55 frs.

Les *constructions mécaniques* trouvent difficilement preuve à 130 frs.

Dans les valeurs de transports les *omnibus* se retrouvent à 770 frs. Dans sa dernière séance, le conseil municipal vient de ratifier la cote émis par le comité du budget au sujet de la reprise des négociations avec la compagnie; précédemment ce même comité avait repoussé tout projet ayant pour but le renouvellement ou la prolongation de la concession.

Les *voitures* ne s'éloignent pas de 227 frs.

Le maintien du change à 36,35 % de perte continue à produire son influence défavorable sur la cote des actions des chemins Espagnols.

Les *Andalous* faiblissent à 203 frs., l'*obligation* recule à 721 frs.

La compagnie étant dans l'impossibilité de subvenir au service intégral de ses charges même si le change était au pair, puisque le paiement en pesetas de l'amortissement et des coupons des obligations exigerait 8.746.000 pesetas, le comité de défense des obligations a dénoncé pour le 31 décembre le *modus-vivendi* afin d'arriver à un arrangement définitif.

Le *Nord de l'Espagne* recule à 180 frs. L'action *Saragosse* en cote 279 frs. ex-coupon.

Les obligations des *Chemins Portugais* regagnent déjà une partie du coupon qui vient d'être détaché; la 3 % privilégiée de premier rang est à 359 et la 4 % à 460; la 3 % à revenue variable s'inscrit à 124,50 frs. et la 4 % à 164,50 frs.

Les recettes du 18 au 25 juin, sont en augmentation de 5.656 frs. ce qui porte à 507.133 frs. la plus value depuis le 1.º janvier.

Les obligations *Tabacs Portugais* se tiennent fermes à 517 frs.

Voici le tableau des ventes du douzième exercice (1.º avril 1902 au 31 mars 1903).

Ventes du mois de juin 1902 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	Kil.g.	Réis
Ventes des mois antérieurs	197.080	774.106\$020
Total des ventes au 30 juin 1902...	374.860	1.472.564\$335
Période correspondante du précédent exercice.....	27.940	2.240.670\$555
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	553.664	2.173.638\$465
	18.276	73.031\$890

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de julho de 1902.

São realmente animadoras as notícias que nos vão chegando sobre a árdua empresa a que nos aventurámos, para o crédito e consumo dos nossos vinhos de pasto no estrangeiro. De Cuba, onde receávamos, por circunstâncias já aqui precedentemente alludidas, perder muito tempo, de Cuba, dizêmos, apparecem-nos auspícios que não podem ser mais favoráveis. Graças ao zelo e á competencia profissional do nosso commissario de propaganda delegado para aquella ilha, temos o caminho desbravado, cumprindo agora aos nossos exportadores serem o mais escrupulosos possível na preparação e unidade das suas remessas.

Quasi ao mesmo passo, o exito obtido com a venda, por meio de leilão, no mercado de Londres, de amostras de alguns dos nossos typos mais característicos, foi um optimo e opportuno reclamo a favor das especialidades, tão ricas como variadas, da nossa produção de vinhos para pasto na zona agricola do sul. Onde eramos conhecidos e apreciados tão sómente pelas nossas exportações de Porto e Madeira, teremõs, procedendo com methodo e escrupulo, e fazendo, bem entendido, os necessarios sacrificios primordiaes, um mercado vasto para as nossas produções de vinhos communs. Agora é trabalhar e andar.

Mas em Allemanha, onde ha valiosos mercados consumidores é que infelizmente temos ainda quasi tudo para fazer, não obstante os nossos vinhos leves serem ali já conhecidos e mesmo apreciados. E' preciso notarmos que somos ali o unico dos paizes vinhateiros que não tem tratado de commercio o que nos obriga, em vinhos de lote, por exemplo, ao tributo de 24 marcos de direito maximo por 100 kilogrammas, ao passo que os nossos concorrentes tem o beneficio de pagar menos 14 marcos em eguaes condições. Todavia, se não obstante circumstancias tão desvantajosas e precarias, conseguimos fazer conhecer os nossos vinhos communs pelos paladares allemaes, e fazel-os estimar, o que é mais, quanto não poderíamos ainda conseguir se as atenções do

nosso governo se voltassem sollicitas para aquelles mercados, estudando as compensações muito embora provisórias até a constituição de um tratado, que nos seria possível facultar para conseguirmos um regimen aduaneiro igual ao dos demais paizes vinícolas!

Outras e energicas diligencias nos cumpre tambem e quanto antes empregar contra as imitações dolosas que em Hespanha, Hamburgo e mesmo Londres se estão fazendo impunemente dos nossos vinhos. Ao abrigo da convenção de Madrid podemos e devemos perseguir, a todo o transe, os falsificadores e adulteradores da nossa principal riqueza exportativa. Neutralizada esta dolosa industria, não só viríamos crescer natural e gradualmente a nossa exportação vinicola, como tambem lhe teríamos aprumado o credito pela falta da concorrência das imitações. Sirva-nos de exemplo e de estímulo o proceder da casa exportadora Blandy Bros. & C.ª do Funchal, perseguindo em Londres os contrafactores de vinhos da Madeira. Não trepidou esta casa perante dissabores e despesas para conseguir o seu fim. Luctou e venceu, gloria lhe seja. Assim devemos nós todos fazer com a intervenção diplomatica do nosso governo, que o interesse é de todos, é do paiz.

Todavia, se á sombra das leis e convenções internacionaes usarmos energicos do nosso direito contra o extranho que nos prejudica e desacredita a propriedade, mais energicos e rigorosos deveríamos ainda ser contra o conterraneo, que, para arrastar com a concorrência, e sob a cubiça sordida do maximo lucro, barateia o genero com sensível prejuizo da sua qualidade.

Ora foi isto mesmo o que nos desacreditou nos mercados do Brazil, e essa malfadada questão da salcylagem dos vinhos do Porto não teve outro inicio senão nas mixtellas que ali, por largo tempo, se venderam por nossa remessa e por nossa conta. Esta é que é a verdade, embora custe confessal-o; fômos os primeiros que nos desacreditámos. Ainda ultimamente, lemos algures que se offerecem em Allemanha vinhos do Porto, idos do Porto mesmo, a preços taes que fazem suspeitar sobre as lotagens. Era para isto, que nos traz um mal incalculavel, era para isto que desejáramos uma acção official sollicita e despreocupada. Foi justamente contra abusos analogos que o marquez de Pombal creou a Companhia das vinhas do Douro, cercando-a de privilegios draconianos, que duraram até o começo do regimen liberal. Os tempos hoje são outros, é verdade; mas tambem é verdade que alguma coisa se poderia fazer para escarmiento... sem repetirmos a tragedia portuense de 1757.

Movimento bolsista da quinzena:

Valores do estado: Em inscrições esteve o mercado bastante animado, subindo naturalmente os preços, que ficam a 28,30. Em outros papeis, notaremos: as obrigações de 4 1/2 % 88, em que se fizeram operações a 55.800 assentamento e 55.600 coupon, e as de 4 % 88, que tiveram compradores para 21.400 e 21.350.

Ações de Bancos e Companhias: As do Banco de Portugal firmam seu preço de 147.800, ficando compradores. As do Banco Commercial continuaram negando-se, existindo ordens de compra para 137.000. As do Banco Lisboa & Açores, seguiram o mesmo rumo, cotando se a 125.000. Das do Banco Ultramarino, algumas vendas a 116.000.

Em acções dos Phosphoros rasoavel movimento ficando cotadas a 77.900. Dos Tabacos alguma coisa se fez a 140.000. Em moagens, estagnação completa, sendo a ultima cotação 41.000.

Obrigações do Credito Predial: Mais animação d'esta vez, nestes titulos. As vendas realizadas foram: prediaes 6 % 94.000, 94.500, 5 %, 92.500 e 4 1/2 % 90.000.

Obrigações da Companhia Real: Mercado um pouco mais frouxo, ficando as do 2.º grau a 28.000 e as do 1.º a 80.000.

Empresas africanas: Operações de pequeno vulto. Em acções da Companhia de Moçambique o pouco realizado foi a 9.000. Em acções da Zambezia mais alguma procura, fazendo-se operações entre 4.700 e 4.500. Em obrigações «Atravez Africa» vendas a 90.000 com firmeza de preço

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	42 1/8	42 1/16	Desconto no Banco de Portugal....
» cheque. .	41 13/16	41 11/16	No mercado
Paris 90 d/v.....	680	682	Agio Buenos Ayres
» cheque. ...	685	687	Cambio do Brazil. .
Berlim 90 d/v.....	278	279	Premio da libra... e
» cheque. ...	281	282	
Francfort 90 d/v..	278 1/2	279 1/2	
» cheque. .	281 1/2	282 1/2	
Madrid cheque ...	830	835	

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	
Lisboa: Inscriptões de assent.	37,20	37,20	37,20	37,20	37,20	37,15	37,30	37,50	37,70	37,95	38,30	38,20	38,10	-
» coupon	37,30	37,20	37,20	-	37,40	-	37,30	-	37,70	-	38,50	38,50	38,25	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	21.100	21.450	21.200	21.300	21.350	21.400	21.350	-	21.300	-	21.350	21.400	21.350	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	48.200	-	-	48.500	-	48.200	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	-	-	-	56.000	-	-	-	-	55.700	55.700	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	55.000	55.000	55.500	55.900	55.000	55.900	55.500	-	-	55.500	-	55.800	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	150.500	-	-	-	-	147.500	-	147.500	147.500	147.700	147.800	-	-	-
» Commercial.....	139.600	-	137.000	-	-	-	-	137.000	-	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino..	-	116.500	-	116.000	116.000	115.900	116.000	116.000	116.000	116.000	-	-	-	-
» Lisboa & Açores	127.000	-	-	-	-	-	124.800	124.000	-	-	124.800	125.000	-	-
» Tabacos coupon..	138.500	138.500	138.500	138.400	-	-	-	-	140.000	140.000	140.000	-	-	-
» Comp.ª Phosphoros.	77.500	77.600	78.000	-	78.500	-	78.700	78.500	78.400	78.200	77.900	77.500	-	-
» Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17.500	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	94.500	94.650	94.500	94.500	94.500	94.500	94.500	94.500	94.000	94.000	-	94.150	-	-
» 5 0/0.....	93.500	92.000	92.005	92.500	92.500	92.500	92.500	92.500	-	92.500	92.500	92.500	92.500	-
» Comp.ª Phosphoros	-	-	-	-	-	79.500	79.900	80.300	-	-	-	92.000	-	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau	-	-	27.900	27.900	27.900	27.800	27.200	27.200	-	-	28.000	27.500	27.800	-
» C.ª Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	-	-	89.300	89.400	90.000	90.000	90.000	90.000	-	90.000	-	-	91.000	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	29,97	30,10	30,20	29,65	29,60	29,60	29,65	29,65	29,50	29,42	29,60	-	-	-
Accções Companhia Real...	77,50	77,50	77	-	75	75	77	79	75	-	77	-	-	-
» Madrid Cáceres.....	29	28,70	28	28	28,75	-	-	28	28	27,75	28	-	-	-
» Norte de Hespanha..	185	185,50	185	-	185	181	177	177	181	180	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza....	282	282	281	277	278	275	268	274	271	284	-	-	-	-
» Andaluzes.....	-	204	-	202	-	165	160	155	153	153,50	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	359,50	358,50	359	-	-	352	353	353	352,50	355	358	-	-	-
» 2.º grau	125	128,50	124	124,50	121,74	122	122	122	121	121	122	-	-	-
» C.ª Beira Alta.....	85	85	84	84	-	84	-	84	83,50	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres....	89	-	89	-	-	89	-	87,50	88,50	88	88,50	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)..	314	316,50	316	316	316	315	310	312	317	315	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	29,25	29,25	29,25	29,25	29,25	29,25	29,37	29,37	29,25	29,12	29,12	29,12	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdã: Atravez Africa...	80	80	81	81,50	81,50	81,50	81,50	81	81,25	81,25	81,25	81,25	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	83	80,50	80,50	80,50	80,50	80,50	80,50	80,50	82,50	82,50	82,50	82,50	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1902			1901			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	K lom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902	1901	1902	1901
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	18 24 Jun 693	87.786.000	126.675	693	83.242.859	120.119	1.862.753.000	1.806.197.675	56.555.325	-
		25 1 Jul "	83.543.000	120.552	"	83.473.386	120.452	1.946.296.000	1.889.671.061	56.624.939	-
	Nova rede garantida.....	18 24 Jun 380	8.964.000	23.589	380	12.489.141	32.866	248.551.000	249.822.325	-	1.271.325
		25 1 Jul "	13.593.000	35.771	"	12.440.614	32.738	272.144.000	262.262.939	-	118.939
Sul e Sueste.....		21 27 Ma. 494	21.187.305	42.889	488	22.233.145	45.559	447.858.404	388.174.526	59.683.878	-
		28 3 Jun "	24.557.355	49.711	"	24.875.700	50.974	472.415.759	413.050.226	59.365.533	-
		30 6 Ma. 353	28.211.101	79.918	353	24.000.150	67.989	421.015.296	400.155.433	20.859.863	-
Minho e Douro.....		7 13 " "	24.779.649	70.197	"	22.730.053	64.391	445.794.945	422.885.486	22.909.459	-
		14 20 " "	25.675.135	72.734	"	22.046.721	62.455	471.470.080	444.932.207	26.537.873	-
		- - - 253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.....		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....		30 6 Ma. 105	1.851.688	17.635	105	1.623.390	15.460	26.813.042	25.799.545	1.013.497	-
		7 13 " "	1.854.493	17.661	"	1.585.942	15.104	28.667.535	27.385.487	1.282.048	-
		14 20 " "	1.715.304	16.336	"	1.755.728	16.721	30.382.839	29.141.215	1.241.624	-
Guimarães.....		- - - 34	-	-	34	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão		1 15 Ma. 64	5.599.987	93.749	64	4.576.819	71.512	40.548.101	34.917.766	5.630.335	-
		10 16 Jun 3656 Ps.	2.016.210	551	3656 Ps.	1.876.115	513	45.696.638	43.643.931	2.052.707	-
Norte de Hespanha..		17 23 " "	2.084.993	570	"	1.963.577	537	47.781.631	45.607.508	2.174.123	-
		24 30 " "	1.898.824	519	"	1.830.865	500	49.680.456	47.458.373	2.242.083	-
		18 24 Jun 3650	2.008.362	550	3650	1.815.767	497	46.765.416	42.886.307	3.879.109	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.....		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes.....		4 10 Jun 1067	402.789	377	1067	367.019	343	9.474.759	8.324.122	1.150.637	-
		11 17 " "	396.385	371	"	335.999	314	9.871.144	8.660.121	1.211.023	-
		18 24 " "	401.166	375	"	367.800	344	10.272.311	9.027.921	1.244.390	-
Madrid—Caceres....		18 24 Jun 429	98.861	230	429	97.384	227	2.047.822	1.956.276	91.546	-
		25 1 Jul "	95.458	222	"	89.058	207	2.143.281	2.045.335	97.946	-
		- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.....		18 24 Jun 180	35.940	199	180	31.231	173	949.913	719.945	229.968	-
		25 1 Jul "	47.205	262	"	30.717	170	997.118	750.662	246.456	-
		2 8 " "	37.384	207	"	23.474	130	1.034.503	774.136	260.367	-

ASCENSOR DO CARMO

Realizou-se no dia 11 a inauguração d'este bello ascensor, que já foi largamente descripto neste logar pela penna brilhante do seu talentoso inventor. As experiencias officiaes sobre a resistencia do cabo, funcionamento dos freios e maisapparelhos tinham sido executadas no dia 9.

Foi uma festa sympathica, a que assistiram muitos convidados e em que teve larga representação a imprensa.

No copo de agua servido no formoso terraço, verdadeiro *belvedere* d'onde se goza amplamente o panorama da cidade, fizeram-se varios brindes á empresa, ao engenheiro Raul Mesnier, aos constructores Cardoso & Dargent, á imprensa, aos operarios, etc. Coube ao nosso director sr. Mendonça e Costa a honra de agradecer o brinde á imprensa.

Só houve uma nota triste na festa — a ausencia da pessoa que devia ter nesse dia o primeiro logar, o engenheiro Mesnier, que não pôde comparecer em virtude d'um ataque de dôr sciatica de que soffre e que se exarcebou.

O publico, ávido de novidades, tem accudido ao novo ascensor, que alternativamente ergue os dois elegantes *camarins* a que chamam *cabines* para não falar portuguez.

Oxalá continue a procurar aquelle rapido e seguro meio de transporte, compensando assim os sacrificios da empresa.

COMMERCIUM PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Abril

(Valores em mil réis)

Importação para consumo

	1902	1901
I — Animaes vivos.....	924.084	963.195
II — Materias primas para as artes e industrias.....	8.601.193	9.129.482
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	2.538.861	2.597.140
IV — Substancias alimenticias.....	3.139.460	5.291.249
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.294.697	1.609.822
VI — Manufacturas diversas.....	1.503.333	1.546.415
Taras.....	28.031	31.081
Total.....	18.029.659	21.168.382

Exportação nacional e nacionalizada

	1902	1901
I — Animaes vivos.....	1.027.838	1.110.763
II — Materias primas para as artes e industrias.....	1.810.272	1.969.724
III — Fios, tecidos, feltros, e respectivas obras.....	362.412	450.904
IV — Substancias alimenticias.....	5.216.995	4.849.565
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	39.933	30.121
VI — Manufacturas diversas.....	557.290	573.936
Total.....	9.014.740	8.985.013

LINHAS PORTUGUEZAS

Plas a Moura. — Trata-se de dar a maxima actividade aos trabalhos de assentamento d'esta linha, a fim de que a sua inauguração se realize em 8 do proximo mez de setembro.

Consta que a essa inauguração assistirá Sua Magestade El-Rei.

Cintra á Praia das Maças. — Vão proseguir com toda a brevidade os trabalhos de construcção d'esta nova linha ferrea.

Para tratar do assumpto houve ha dias uma reunião dos directores da companhia concessionaria e os seus membros do conselho fiscal, afim de tomarem varias resoluções referentes á mesma construcção com os srs. Duret, empreiteiro geral, e Le Bastard, engenheiro director das respectivas obras.

Carris de ferro do Porto. — A direcção d'esta Companhia requereu á camara para estudar a sua rede de carros electricos, até os pontos onde ainda conserva a tracção animal.

Regoa a Chaves. — Abriu-se o concurso para a construcção do caminho de ferro da Regoa a Villa Real e Chaves até á fronteira hespanhola. Assim se satisfaz a uma grande necessidade dos povos de Traz os Montes. As celebres aguas thermaes d'aquella região vão ser muito mais visitadas ainda do que o são actualmente.

Linha do Algarve. — Trabalha-se activamente na balastragem e assentamento de via. O conductor Bettencourt tomou uma empreitada d'um troço que deve estar concluida em 2 de setembro.

Linha de S. Bento. — Disse-se que a companhia dos ascensores fazia impedimento á Companhia dos Carris de Ferro para o cruzamento das carros d'esta companhia com os da sua linha funicular do largo de Camões á Estrella, na rua de S. Bento.

Um director da companhia carris de ferro, sr. Carlos Krus explicou já ao digno presidente da commissão municipal que não havia desaccordo entre as duas empresas e estava até combinado que se fizesse o serviço com trasbordo na Rua de S. Bento enquanto não estivessem assentes os cruzamentos, estabelecendo-se porém a circulação directa logo que estes se collocassem.

Certamente a companhia dos ascensores não havia de querer melindrar a dos carris de ferro, que, se fizer uma carreira pela Rua do Conde e Lapa á Estrella e Rato, lhe deduz uma grande parte do seu trafego.

Como porém o sr. conde d'Avila, presidente da commissão municipal, entendeu e muito bem, que não devia haver o trasbordo que obrigava ao estacionamento de vehiculos em rua tão estreita, adiou-se por algum tempo a abertura da linha á circulação.

Ramal de Vendas Novas a Sant'Anna. — Foram inaugurados no posto de *Setil*, na linha de *Leste*, os apparelhos de signaes para serviço da linha em construcção de *Vendas Novas*. Os trabalhos de reconstrucção d'esta linha proseguem com actividade. Introduziram-se algumas modificações no traçado. A junção na linha de sul faz-se por outra forma, tendo-se abandonado alguns trechos de trincheiras já executadas. A linha passa perto da casa de campo de Sua Magestade El-Rei e corta em grande parte a vasta propriedade da casa de Bragança juncto do polygono de Vendas Novas.

Já se cravou a primeira estaca para a construcção da ponte provisoria sobre o Tejo em Sant'Anna. A ponte definitiva, com 840^m, é feita pela fabrica *Fille Lilles*. A mesma casa constructora fornece igualmente as pontes sobre a ribeira de Muge e a valla da Azambuja, que terão respectivamente 106^m,5 e 145^m de comprimento.

Espera-se que a nova linha esteja concluida em meados de 1906 nos seus 70 km., com as estações de Muge, Marinhaes, Coruche, Layre e Canha e com os apeadeiros da Agulhada e Quinta Grande.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Em assembléa geral de accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante, foi auctorizada a direcção da mesma a emitir 150.000 obrigações sobre a rede catalã, emissão que só se fará quando a Companhia o julgar conveniente.

Foi inaugurado ha pouco o novo caminho de ferro de Astillero a Ontaneda, melhoramento de grande importancia para a provincia de Santander.

A municipalidade de Herencia vae contribuir com um subsidio de 100.000 pesetas, para a construcção de uma nova linha de Herencia a Alcazar, concedendo além d'isso a empresa constructora todos os terrenos municipaes que a linha atravessasse.

Activam-se as obras da linha ferrea do Ferrol a Betanzos, que ligará aquelle departamento maritimo com a rede geral do Norte.

Com o capital de 1.800.000 pesetas, dividido em 3.600 acções, acaba de constituir-se em Madrid, uma Companhia que se propõe construir immediatamente uma linha ferrea de Leão a Matalana e minas do Alto Forio, limite entre as provincias, Leão e Asturias.

O capital subscripto é todo hespanhol.

O custo kilometrico da nova linha, está calculado em 90.000 pesetas por kilometro.

Está em projecto, mas com tendencias a ser levado a effeito em breve tempo, uma nova linha, de Chinchilla a Vadollano, a qual unirá as provincias de Albacete e Zaen, atravessando uma riquissima zona de olivedos, uma das mais importantes em Hespanha.

França

O ministro das obras publicas acaba de nomear uma commissão encarregada de resolver a questão da passagem subterranea do Sena, pelo caminho de ferro da Ponte Audemer ao Havre.

A questão provem de ter a Companhia de Oeste, concenssionaria da linha subterranea, proposto, a sua substituição por um viaducto, com o que se conformou o conselho geral de pontes e calçadas, visto essa substituição apresentar menos difficuldades na sua execução e ser de menos dispendio.

Acontece, porém, que o conselho geral do Sena inferior, se oppõe á construcção do viaducto, allegando entre outros motivos, que elle poderá crear obstaculos á navegacão do rio, bem como os accidentes que de tal construcção pôdem advir, quer em tempo de guerra, quer no periodo da construcção ou da exploração.

Foi renovada a iniciativa do projecto de lei, para a construcção do caminho de ferro Paris-Montparnasse a Chartres, o que tem por fim dotar o caminho de ferro do Estado, com uma testa de linha em Paris.

Vae ser estabelecida uma linha funicular para transporte de passageiros e bagagens entre Royat, termino da linha electrica Clermont-Ferrand, e o alto de Puy de Dome.

Belgica

A conhecida Sociedade Cockerill, pediu a concessão de uma linha electrica de Bruxellas a Antuerpia, systema aereo Langen.

Republica Argentina

O governo d'esta republica resolveu fazer o prolongamento de varias linhas do norte, entre as quaes as do caminho de ferro central do norte entre Mendieta e Ledesma, de grande alcance para a provincia de Jujuy, pois servirá para dar facil saída ao assucar dos grandes engenhos d'aquella região.

A companhia de caminhos de ferro industriaes, tratava de obter a concessão de uma linha, que partindo de Villa Mercedes, São Luiz, fosse ligar com as linhas do grande Oeste argentino em La Paz, provincia de Mendoza.

Tambem foi pedida a concessão de uma outra linha ferrea, Central do Chaco, comprehendendo uma linha principal desde o porto de Barranqueras a ligar com o caminho de ferro central do Norte, na estação de Rio das Pedras, e varios ramaes que a empresa concessionaria, em qualquer época, necessite construir, para ligacão das suas linhas com outras.

Companhia Real

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

Exercicios de 1901

SENHORES :

De harmonia com os preceitos estatutarios, o Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes vem dar conta á assembléa geral ordinaria dos srs. accionistas dos actos da gerencia da mesma Companhia no exercicio de 1901, setimo depois da convenção de 4 de maio de 1894 e o segundo do regimen definitivo estabelecido pela mesma convenção.

Na exposição que vae fazer o Conselho seguirá o systema que anteriormente sempre empregou. Em tres partes será pois ella dividida : na primeira, fundando-se nos elementos e documentos fornecidos pela nossa zelosa Direcção Geral, dirá quaes foram os resultados da exploração em 1901, explicando-os e comparando-os com os dos annos anteriores ; na segunda encontrar-se-ha, em resumo, a situação do nosso activo e passivo, com noticia de todos os actos que podessem ou possam ter influencia no nosso estado financeiro ; e na terceira um exame, rapido, da administração das caixas de reformas e pensões da nossa Companhia no dito ultimo exercicio.

PRIMEIRA PARTE

Resultados da exploração

1.º — Considerações geraes

O exercicio de 1901, comparado com o precedente, accusa tres novos progressos sob o ponto de vista : 1.º do augmento das receitas do trafego, 2.º da relação entre as despesas de exploração e as receitas, e 3.º da melhoria dos cambios.

Receitas. — As receitas do trafego subiram de 4.664:236\$111 réis em 1900 a 4.900:588\$001 réis, ou seja 236:351\$890 réis, ou 5,07 % de augmento.

Desde 1894, isto é, em 7 annos, o augmento total das receitas attingiu 1.694:375\$714 réis, ou 52 % (cincoenta e dois por cento) neste periodo.

O seguinte mappa graphico mostra como o trafego variou de ha vinte annos até hoje em comparacão da extensão da linha :

Em compensação temos a registrar do exercicio de 1901 uma nova diminuicão nas garantias de juro recebidas do governo. Esta diminuicão de 22:897\$007 réis é devida ao augmento de receita na linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos.

Despesas. — Pelo que respeita ás despesas, os resultados nos exercicios de 1901 são bastante satisfactorios, tendo apenas a contrapor ao augmento de 236:351\$890 réis nas receitas brutas o augmento de despesas de 77:040\$065 réis. A baixa no preço do carvão contribuiu, em pequena parte, para este resultado, porque durante os 8 primeiros mezes de 1901, o fornecimento foi feito nas mesmas condições dos contractos anteriores. A despesa total feita com carvão em 1901 foi inferior á de 1900 em 14:815\$087 réis.

Percurso. — O numero de kilometros-trem em 1901 foi de 5.052.292, isto é, mais 1284,21 do que em 1900. Em relação a 1894, o augmento é de 75 % (setenta e tres por cento) em sete annos.

Estes numeros indicam sobejamente o desenvolvimento que teve a exploração desde aquella epoca, havendo mais a registrar que no mesmo periodo o coeeficiente de exploração baixou de 47,39 % em 1894 a 46,62 % em 1901.

Coeeficiente de exploração. — Os numeros acima citados representam o coeeficiente de exploração de toda a linha, comprehendidas as receitas fóra do trafego, mas não as garantias de juros, coeeficiente que melhorou sensivelmente de 1900 a 1901, como se vê em seguida :

47,39 % — em 1900
46,62 % — em 1901

Separando, como nos annos anteriores, os resultados das linhas garantidas das não garantidas, obteremos os seguintes numeros :

Totalidade das linhas não garantidas (cuja receita representa perto de 9/10 da receita total): — 693 kilometros :

em 1900..... 43,75 %
em 1901..... 43,39 %

Linha garantida da Beira Baixa — 212 kilometros :

em 1900..... 80,91 %
em 1901..... 77,17 %

Linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos — 168 kilometros:

em 1900..... 71,83 %
em 1901..... 67,14 %

Receitas por kilometro-trem e por kilometro-via. — A receita por kilometro-trem (não comprehendidas as receitas fóra do tração e as garantias de juro) foi:

	Rec. bruta	Rec. líquida
Em 1900.....	947 réis	497 réis
Em 1901.....	970 "	516 "

Por kilometro-via temos os seguintes numeros:

	Rec. bruta	Rec. líquida
Em 1900.....	4:346\$911 réis	2:282\$122 réis
Em 1901.....	4:567\$184 "	2:430\$597 "

Convém notar que a receita por kilometro-trem augmenta sensivelmente.

Efeitos do cambio. — O cambio médio que em 1900 foi de 762 ¹³/₁₆ réis por 3 francos desceu em 1901 a 758 ¹¹/₃₂.

O mappa seguinte mostra não só os resultados da exploração, convertidos em ouro ao par como convertidos ao cambio médio, respectivo aos dois annos comparados.

O producto liquido da exploração, em ouro, foi superior em 1901, em francos, 605.862,28 ao de 1900.

Designação	Em francos ao cambio theorico ao par (180 reis por franco)				Resultados do anno de 1900 ao cambio medio de 762 ¹³ / ₁₆ reis por 3 frs.	Resultados do anno de 1901 ao cambio medio de 758 ¹¹ / ₃₂ reis por 3 frs.	Differenças em 1901	
	Em Réis		Differenças em 1901					
	1900	1901	1900	1901				
Receitas do trafego	4.664.236\$111	4.900.588\$001	+ 236:351\$580	27 225:488,89	+ 1.313:066,05	18 343:571,03	19.386:675,24	+ 1.093:100,21
Garantia de juro	465:928\$574	443:031\$267	- 24:897\$607	2 588:493,75	- 127:208,93	1 832:411,79	1.752:627,09	- 79:784,70
Receitas fora do trafego	19:976\$911	16:532\$094	- 3:444\$217	110:979,50	- 19:134,53	78:563,12	65:100,79	- 13:462,33
Total geral das receitas	5.150:141\$296	5.360:151\$362	+ 210:010\$066	28 611:896,09	+ 1.166:722,59	20.254:549,94	21.204:703,12	+ 950:153,18
Despesas	2.215:518\$620	2.292:558\$685	+ 77:040\$065	12 308:436,07	+ 428:000,37	8.713:223,57	9 069:338,35	+ 356:114,78
Productio liquido	2.934:622\$676	3 067:592\$677	+ 132:970\$001	16 303:459,32	+ 738:722,22	11 541:326,37	12.135:364,77	+ 594:038,40
Percurso dos comboios	4 923:871	5 052:292	+ 128:421	4.923:871	+ 128:421	4.923:871	5 052:292	+ 123 421
Kilometros de via	1.073	1.073	--	1.073	--	1.073	1.073	--
Por kilometro-trem :								
Receitas	15046	15061	15	5,89	0,08	4,11	4,50	0,09
Despesas	6450	6453	6003	2,52	0,02	1,77	1,79	0,02
Productio liquido	8596	8608	6012	3,37	0,06	2,34	2,41	0,07
Por kilometro-via :								
Receitas	4799\$758	4:995\$481	+ 185\$728	27:752,67	+ 1:087,35	18:876,56	19:762,08	+ 885,52
Despesas	2:064\$789	2:136\$587	+ 71\$798	11:869,93	+ 398,88	8:120,43	8:452,32	+ 331,89
Productio liquido	2:734\$966	2:868\$894	+ 123\$925	15:882,74	+ 688,47	10:756,13	11:309,76	+ 553,63

Concursos

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Em virtude do que dispõem os artigos 46.º e 50.º do regulamento geral das direcções dos Caminhos de Ferro do Estado, está aberto concurso para preenchimento de logares de chefes de estação de 1.ª classe e de fiéis de 2.ª classe d'estes caminhos de ferro.

Serão admittidos ao concurso para chefes de estação de 1.ª classe os chefes de 2.ª, e para fiéis de 2.ª classe os telegraphistas e factores da classe superior.

Os concorrentes deverão dirigir a esta Direcção os seus requerimentos até as tres horas da tarde do dia 25 do corrente mez.

Os respectivos programmas de concurso estarão patentes na secretaria do serviço do movimento e nas sedes das inspecções do mesmo serviço até o mencionado dia 25.

Os dias em que deverão ter logar as provas práticas serão oportunamente designados.

Porto, 9 de julho de 1902.

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Exposição canina no Palacio de Crystal Portuense nos dias 20 a 31 de julho

Por este motivo vender-se-hão em todas as estações d'estes caminhos de ferro, para as de Porto e Campanhã, bilhetes de ida e volta a preços reduzidos; sendo para a do Porto os seguintes: Rio Tinto, 1.ª classe, 260; 2.ª, 180; 3.ª, 140; Ermezinde, 370, 290, 220; S. Romão, 580, 460, 340; Trofa, 770, 610, 440; Famalicão, 1070, 800, 580; Nine, 1260, 970, 700; S. Bento, 1460, 1140, 800; Barcellos, 1580, 1230, 800; Tamel, 1860, 1440, 1030; Barrosellas, 2090, 1620, 1150; Darque, 2340, 1810, 1300; Vianna, 2490, 1930, 1370; Montedor, 2690, 2080, 1480; Affife, 2790, 2170, 1550; Ancora, 2910, 2260, 1610; Caminha, 3140, 2440, 1730; Seixas, 3230, 2500, 1780; Lanhellas, 3290, 2550, 1810; Gondarem, 3360, 2610, 1870; Cerveira, 3450, 2680, 1910; S. Pedro da Torre, 3740, 2910, 2060; Valença, 3860, 3000, 2140; Arentim, 1410, 1090, 770; Tadin, 1520, 1180, 830; Braga, 1700, 1320, 940; Valongo, 580, 460, 340; Recarei, 890, 670, 490; Cete, 1010, 760, 550; Paredes, 1160, 900, 640; Penafiel, 1260, 970, 700; Cahide, 1460, 1140, 800; Villa-Meã, 1610, 1240, 880; Livração, 1740, 1350, 970; Marco, 1860, 1440, 1030; Juncal, 2000, 1560, 1100; Mosteiró, 2240, 1740, 1240; Arêgos, 2400, 1860, 1330; Ermida, 2540, 1980, 1400; Porto de Rei, 2660, 2070, 1460; Barqueiros, 2780, 2160, 1540; Rêde, 2850, 2220, 1580; Molledo, 2940, 2280, 1630; Regoa, 3080, 2400, 1700; Covellinhas, 3330, 2590, 1950; Ferrão, 3540, 2740, 1960; Pinhão, 3770, 2920, 2080; Cottas, 3930, 3060, 2180; S. Mamede de Tua, 4110, 3190, 2270; Tua, 4310, 3210, 2290; Ferradosa, 4440, 3450, 2470; Vargellas, 4500, 3400, 2500; Vesuvio, 4670, 3630, 2590; Freixo, 4790, 3720, 2650; Pocinho, 5040, 3910, 2800; Cóa, 5300, 4120, 2900; Castello-Melhor, 5480, 4260, 3040; Almendra, 5610, 4360, 3110; Barca de Alva, 5840, 4540, 2230.

Condições: — 1.ª, estes bilhetes são válidos para a ida, em todos os comboios ordinarios dos dias 19 até 31 do corrente; e, para a volta, pelos mesmos comboios de qualquer d'estes dias e do dia 1 de agosto proximo; 2.ª, não se vendem meios bilhetes de ida e volta.

N. B. — Nos preços acima indicados está incluída a verba correspondente ao imposto do sello, em transportes por caminhos de ferro, creada pela carta de lei de 29 de julho de 1899.

Porto, 8 de julho de 1902.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em conformidade com o artigo 111.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se que no dia 24 do corrente, será vendida em hasta publica na estação d'Estarreja a remessa de pequena velocidade n.º 11.062 de Crato, constante de um vagon de palha prensada, pezo 9.280 kilog. expedida em 20 d'abril do corrente anno, pelo sr. Alexandre Marques d'Oliveira á consignação da Companhia Industrial Provinciana. Lisboa, 9 de julho de 1902.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

BRAGA-BOM JESUS *Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista.* — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CINTRA *Hotel Nunes.* — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. *Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.* — Proprietario, João Nunes.

CINTRA *Hotel Netto.* — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAFRA *Hotel Moreira.* — No largo, em frente do convento. — Bellas 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, proximo 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

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 — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA *Justo M. Estellez.* — Agente internacional de aduanas e transportes.

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

A fabrica de bombas mais importante e de maior produção na Allemanha

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

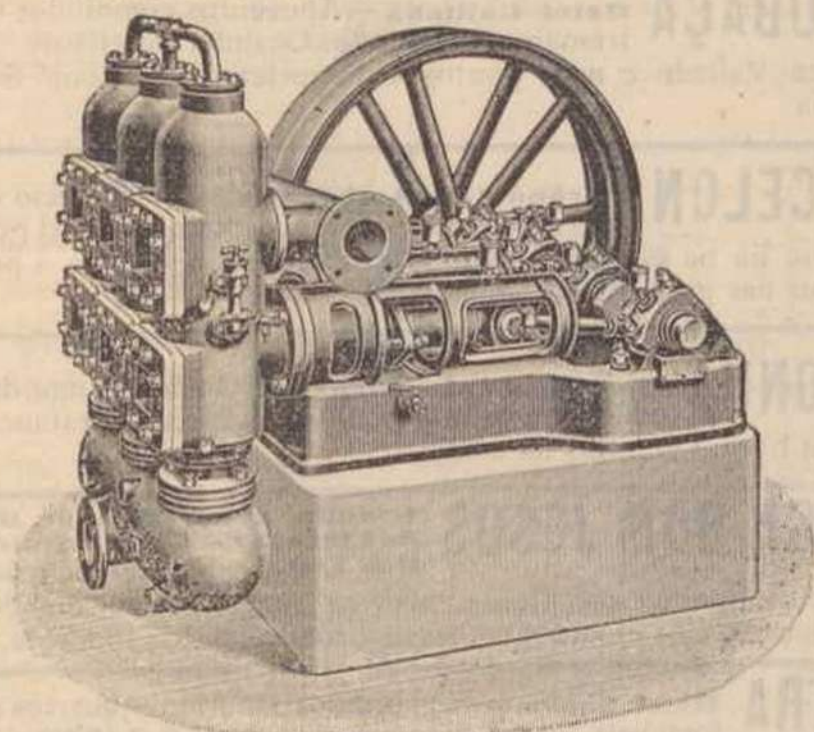
Movidas por transmissão e electricidade de dupla, triple e quadrupla expansão

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

SUCCURSAL E ARMZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica—DUPLEX-BILBAO



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

CALDEIRAS TUBULARES DE CIRCULAÇÃO

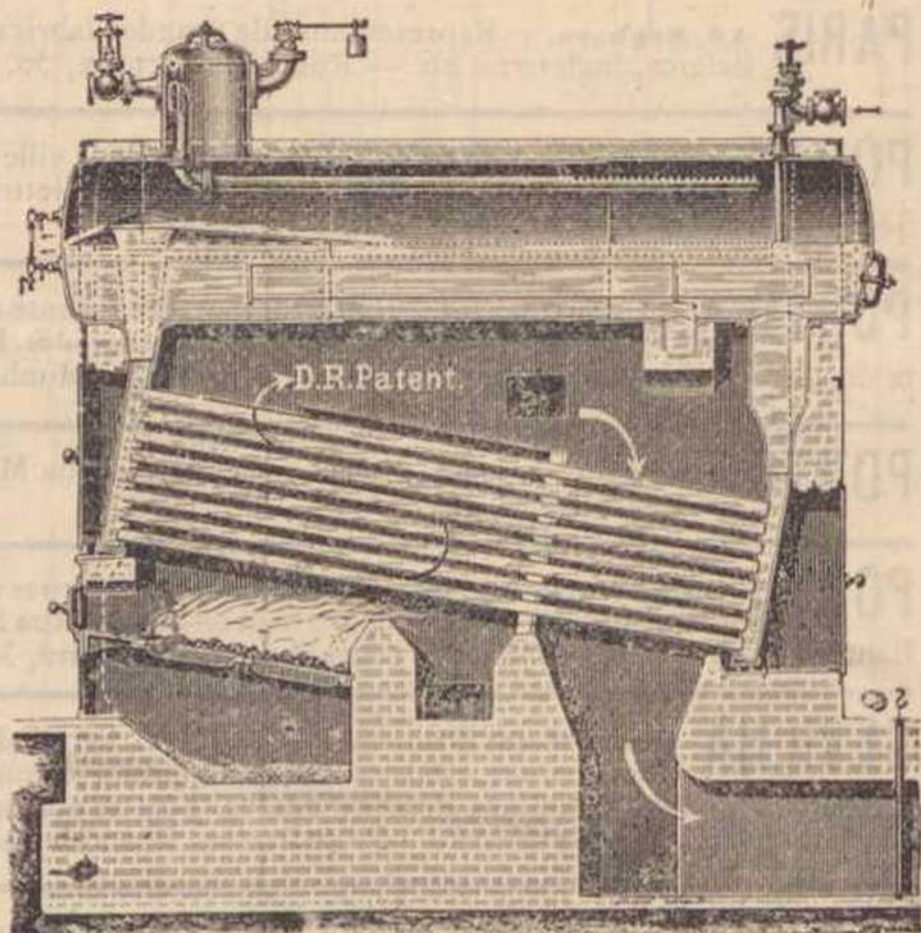
PRIVILEGIADAS

Construcção experimentada
Execução a mais solida
Melhor aproveitamento do combustivel
Vapor secco

CALDEIRAS DE TODOS OS SYSTEMAS

Sobreaquecedores de vapor

collocados em todas as conductas, substituíveis e por isso a maior segurança no funcionamento.



FABRICA DE CALDEIRAS DE VAPOR E DE GAZOMETROS

Antiga companhia A. WILKE & COMP.^ª

BRUNSCHWEIG—ALLEMANHA

Execução rapida de encomendas.

End. electr. GASOMETER BRUNS.

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMÓSILLA, 12



MADRID

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Pegam-se prospectos.

Esta a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

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

COMPANHIA REAL				Lisboa Cintra Lisboa				LISBOA T. VEORAS FIGUEIRA				Mangualde Guarda Mangualde			
C. Sodrê Algôs C. Sodrê				Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	8-55 m.	11-50 m.	3-10 m.	6-0 m.
5-50 m.	6-8 m.	6-45 m.	7-4 m.	8-50 m.	9-55 m.	6-52 m.	7-50 m.	7-0 m.	1-41 t.	5-30 m.	5-3 t.	8-30 n.	11-30 n.	4-15 t.	7-5 t.
6-35 m.	6-53 m.	7-30 m.	7-49 m.	9-35 m.	10-15 m.	8-45 m.	9-20 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa					
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-34 m.	10-35 m.	11-40 m.	9-5 m.	10-5 m.	6-45 t.	5-0 m.	5-10 t.	12-10 n.				
8-5 m.	8-23 m.	9-0 m.	9-19 m.	11-35 m.	12-15 t.	10-35 m.	11-12 m.			8-51 n.	8-35 m.				
8-50 m.	9-8 m.	9-45 m.	10-4 m.	12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	Coimbra	Figueira	Coimbra					
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	2-35 t.	3-43 t.	12-35 t.	1-10 m.	3-55 m.	5-49 m.	3-55 m.	6-40 m.				
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-34 m.	3-35 t.	4-33 t.	1-0 t.	1-59 t.	6-0 m.	7-46 m.	6-5 m.	7-46 m.				
11-5 m.	11-23 m.	12-0 m.	12-19 t.	4-35 t.	5-16 t.	3-0 t.	4-2 t.	8-20 m.	11-4 m.	10-20 m.	12-0 t.				
11-50 m.	12-8 m.	12-45 m.	1-4 t.	4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5-10 t.	12-45 t.	2-30 t.	12-35 t.	3-10 t.				
12-35 t.	13-53 t.	1-30 t.	1-49 t.	5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.			3-45 t.	5-55 t.				
1-20 t.	1-38 t.	2-15 t.	2-34 t.	6-20 t.	7-0 t.	5-30 t.	6-5 t.	Ovar	Porto	Ovar					
2-5 t.	2-23 t.	3-0 t.	3-19 t.	6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.	4-0 m.	5-36 m.	9-59 m.	11-55 m.				
2-50 t.	3-08 t.	3-45 t.	4-4 t.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	7-30 m.	9-18 m.	4-17 t.	5-53 m.				
3-35 t.	3-53 t.	4-30 t.	4-49 t.	9-37 n.	10-36 n.	9-4 n.	10-3 n.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-16 t.				
4-20 t.	4-38 t.	5-15 t.	5-34 t.	10-35 n.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.	7-0 t.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.				
5-5 t.	5-23 t.	6-0 t.	6-19 t.	12-10 n.	1-12 n.	11-0 n.	12-0 n.	Espinho	Porto	Espinho					
5-50 t.	6-8 t.	6-45 t.	7-4 t.	Lisboa	Saca-em	Lisboa		7-4 m.	8-0 m.	5-40 m.	6-44 m.				
6-35 t.	6-53 t.	7-30 t.	7-49 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	9-36 m.	10-41 m.	8-26 m.	9-20 m.				
7-20 t.	7-38 t.	8-15 n.	8-34 n.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.				
8-5 n.	8-23 n.	9-0 n.	9-19 n.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	4-25 t.	5-45 t.	2-29 t.	4-4 t.				
8-50 n.	9-8 n.	9-45 n.	10-4 n.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	8-25 n.	9-41 n.	5-34 t.	6-39 t.				
9-35 n.	9-53 n.	10-30 n.	10-49 n.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	11-5 n.	12-10 n.	9-30 n.	10-34 n.				
10-20 n.	10-38 n.	11-15 n.	11-34 n.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	SUL E SUESTE							
11-5 n.	11-23 n.	12-0 n.	12-19 n.	2-0 t.	2-41 t.	1-49 t.	2-34 t.	LISBOA	BARREIRO	LISBOA					
11-50 n.	12-8 n.	12-45 n.	1-4 n.	3-10 t.	3-54 t.	2-40 t.	3-10 t.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.				
				3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	7-0 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.				
				4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	7-45 m.	8-20 m.	9-5 m.	10-40 m.				
				5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.				
				7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	12-0 t.	12-35 t.	2-30 t.	3-5 t.				
				8-0 n.	8-44 n.	7-55 t.	8-39 n.	2-20 t.	2-55 t.	4-25 t.	5-0 t.				
				9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	4-30 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-10 t.				
				10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	6-10 t.	6-45 t.						
				12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	Lisboa	Setubal	Lisboa					
								7-0 m.	8-35 m.	4-35 m.	6-30 m.				
								7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.				
								2-20 t.	4-5 t.	1-0 t.	3-5 t.				
								4-30 t.	6-6 t.	3-15 t.	5-0 t.				
								6-10 t.	7-53 t.	5-20 t.	7-10 t.				
								Lisboa	Extremoz	Lisboa					
								7-45 m.	2-45 t.	8-15 m.	3-5 t.				
								4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.				
								Lisboa	Faro	Lisboa					
								4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.				
								Lisboa	Pia	Lisboa					
								7-45 m.	4-0 t.	7-15 m.	3-5 t.				
								4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.				
								LISBOA	SILVES	LISBOA					
								4-30 t.	4-35 m.	6-30 t.	5-30 m.				
								Faro	SILVES	Faro					
								5-50 m.	8-40 m.	5-20 m.	7-55 m.				
								5-15 t.	7-52 t.	6-15 t.	8-30 n.				
								P. NOVO	SETUBAL						
								5-15 m.	5-37 m.						
								1-50 t.	2-15 t.						
								CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA					
								6-30 m.	8-30 n.	5-50 m.	7-10 t.				
								SILVES	TUNES	SILVES					
								6-30 m.	7-20 m.	3-55 n.	4-35 m.				
								6-15 t.	6-55 t.	7-50 m.	8-40 m.				
								HEIRA ALTA							
								Figueira	Pamp.	Figueira					
								5-10 m.	7-20 m.	8-20 m.	10-5 m.				
								4-20 t.	6-0 t.	6-40 t.	8-20 n.				
								Pamp.	V. Formoso	Pamp.					
								8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-35 t.				
								1-20 t.	6-53 t.	4-23 t.	7-40 t.				
								PAMP	MANGUALDE	PAMP.					
								5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.				
								8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.				
								7-0 t.	10-35 n.	7-20 t.	10-25 n.				
								1-20 t.	3-37 t.	5-39 t.	7-40 t.				

- a) Directos ou rapidos.
b) Lisboa Caes dos Soldados.
c) Porto Campanhã.
d) Por Alfaias.
e) Pelo Norte.
f) Dias uteis.
g) Domingos e dias santificados.
h) Domingos e quintas-feiras.
i) Segundas e quintas-feiras.
j) Segundas-feiras.
k) Segundas e quintas-feiras.
l) Segundas, quartas e quintas-feiras.
m) Segundas, quartas e sabbados.
n) Segundas, terças, quintas e sabbados.
o) Segundas, quintas e sabbados.
p) Segundas e sextas-feiras.
q) Quartas-feiras.
r) Quintas-feiras.
s) Sextas-feiras.
t) Sabbados.
u) 1.º e 3.º domingo de cada mez.
v) Dia 23 de cada mez.

INSTRUMENTOS DE ENGENHERIA

Compra-se um nivel d'oculo e um theodolito, em bom estado.
Propostas a esta Redacção.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 21 de Julho sahirá o paquete **Magdalena** para

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

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

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 28 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vap. francez **Cordillere**. Sahirá a 29 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 28 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Gibraltar, vapor hespanhol **Cadiz**. Espera-se de 16 a 17 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 17 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Orelana**. Sahirá a 22 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Hubert**. Sahirá a 26 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Algerian**. Sahirá a 19 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Douro**. Sahirá a 17 de julho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Caravelas**. Sahirá a 24 de julho. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



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



Maranhão, Pará, Manaus e Iquitos, vapor allemão **Ithaka**. Sahirá a 30 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Lisbonense**. Sahirá a 24 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 24 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Inventor**. Sahirá a 16 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 21 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Corrientes**. Sahirá a 24 de julho. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.^o



Southampton e Londres, vap. inglez **Danube**. Sahirá a 23 de julho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Benguelia**. Sahirá a 21 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vaporinglez **Oropesa**. Sahirá a 16 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o