

# 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

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT  
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH. Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impresso na  
Typ. do Commercio  
T. do Sacramento ao Carmo, 5 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

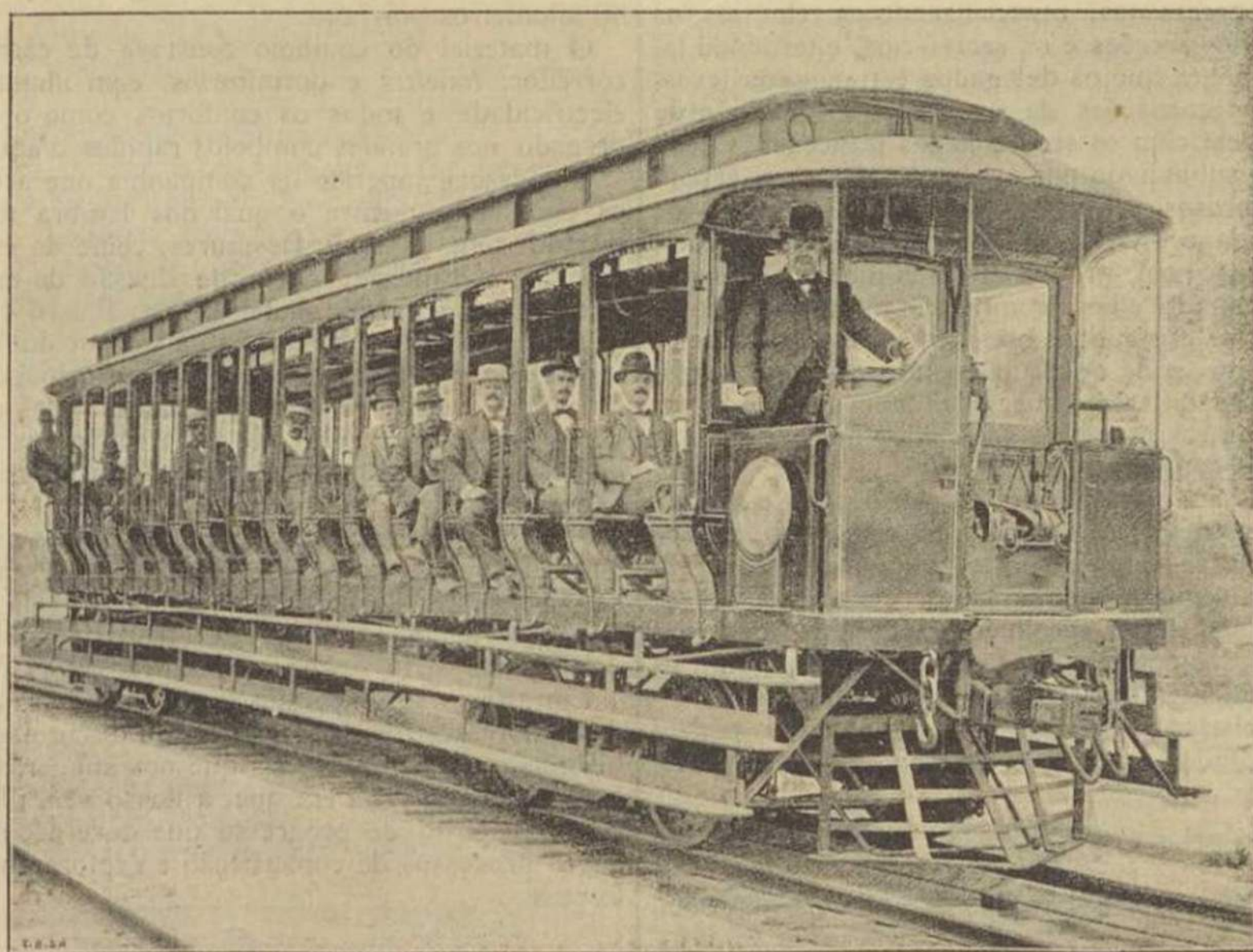
Annexos n.ºs 1 e 2 á tarifa especial n.º 4 p. v. (classificação de mercadorias) da Companhia Real e especial P. n.º 12 do Minho e Douro e Companhia Real, para transporte de cal.

## SUMMARIO

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO .....	305
PARTE OFFICIAL — Aviso da Repartição de Propriedade Industrial.....	306
OS DESASTRES EM CAMINHOS DE FERRO.....	307
A VENTILAÇÃO NOS TUNNEIS.....	307
A VELOCIDADE NA MARCHA DOS COMBOIOS E AS DESPESAS QUE OCASIONA.....	308
OS CAMINHOS DE FERRO DO NATAL EM 1899 .....	308
EXPOSIÇÃO DE 1900.....	308

Paginas

O MAPPA DE FRANÇA.....	309
AS NOSSAS GRAVURAS.....	309
O CAMINHO DE FERRO DAS TRES AMERICAS.....	309
NOTAS DE VIAGEM.....	310
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	310
TRACÇÃO ELECTRICÁ — Hespanha — França — Hollanda — Italia — Allema- nha — Inglaterra — Estados Unidos.....	311
CARGA DOS EIXOS NAS VIATURAS.....	311
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Pa- ris — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes .....	311 a 313
A POMBA-CAMINHO DE FERRO.....	314
LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — De Quelimane ao Ru- — Mormugão — As linhas da Zambezia .....	314
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Mexico — Japão — Luxem- burgo — Chili — Republica Argentina — Uruguay — Oceania — Roumania. 314 e 315	314 e 315
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relato- rio do Conselho de Administração (continuação) .....	316
AVISOS DE SERVIÇO .....	316
ARREMAÇAÇÕES.....	317
AGENDA DO VIAJANTE.....	318
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1900.....	319
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	320



Carruagem automatica da linha de Berlim (Systema de tres rails)

## CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

**P**OR atraso no correio de França cujo serviço, por mais que o digam, é bem inferior ao nosso, e por extravio d'algumas horas d'um telegramma, factos que bastante desgostaram o nosso director como quem aqui o substitue, não foi pu-

blicado no numero passado tudo que, até a ultima hora, se referiu ao congresso reunido em Paris e que d'alli nos foi transmittido pelas vias postal e telegraphica com a maior presteza da parte do transmissor.

Continuamos, pois, a resenha dos trabalhos do congresso.

No dia 29 realisou-se a sessão de encerramento dos trabalhos, depois de duas sessões plenarias, em 27 e 28, em que se foram approvando, ou adoptando, segundo o termo consagrado, as conclusões das secções, ficando



ainda muitas d'essas conclusões para a ultima sessão, o que a fez acabar depois das 6 horas da tarde. No discurso de encerramento o sr. Picard disse que o 6.º congresso de caminhos de ferro nada ficará devendo aos precedentes em brilhantismo e utilidade. Os trabalhos d'esse congresso tiveram a *empreinte* d'um cuidado extremo, d'uma sciencia impecavel, d'um conhecimento perfeito das necessidades que se impõem, actualmente, para a construcção e para a exploração das vias ferreas. Foram ordenados, esclarecidos e proficuos. As contradicções e os dissentimentos desapareceram. Fez-se luz, clara e limpida, sobre todos os assumptos. Os principios impuzeram-se nitidos e indiscutíveis.

A tarefa essencial dos congressistas consistiu em proceder a um inquerito sobre a industria dos caminhos de ferro, em esclarecer-se e instruir-se, reciprocamente, em communicar entre si os resultados obtidos e as esperanças de novos e successivos progressos. E foi uma tarefa admiravelmente cumprida. Os materiaes que o congresso accumulou são d'uma inapreciavel riqueza e a obra d'elle representa um verdadeiro thesouro.

Honra á commissão internacional, que tão brilhantemente serviu mais uma vez a causa da civilisação; honra ao seu illustre presidente, o sr. Dubois, digno successor de Fassiaux e de Belpaire; honra ao eminente secretario geral o sr. Weissenbruck; honra a todos os collaboradores da meritoria obra!

Seguidamente o sr. Picard agradeceu o concurso de todos os congressistas, especializando os relatores, os presidentes das secções e os secretarios, e terminou fazendo votos para que os delegados estrangeiros levassem gratas recordações da sua estada em Paris e da sua convivencia com os seus collegas francezes. O seu discurso foi sublinhado por applausos dos mais espontaneos e calorosos.

Em seguida o sr. Dubois, como presidente da commissão internacional, propoz diversas modificações nos estatutos. Segundo ellas a commissão internacional passa a compôr-se dos antigos presidentes de sessão, membros de direito, e de quarenta e oito membros eleitos, escolhidos nas differentes nacionalidades, podendo aggregar a si outros membros escolhidos no paiz onde se realisarem os congressos.

A commissão nomeia um secretario geral e um secretario thesoureiro, que tem voto consultivo e elege um presidente e um vice-presidente, na primeira reunião que se segue a uma sessão do congresso. N'essa mesma reunião serão escolhidos cinco membros para constituirem, como presidente da commissão e com os antigos presidentes de sessão, o *comité* director.

As administrações dos caminhos de ferro podem nomear delegados, segundo a extensão das suas rêdes, nas seguintes condições:

- 1 delegado pelas explorações que não excedam 100 kilometros.
- 2 delegados pelas explorações que não excedam 300 kilometros.
- 3 delegados pelas explorações que não excedam 500 kilometros.

1 delegado a mais por grupo de 500 kilometros ou por fracção de 500 kilometros a mais.

Foram, depois, preenchidas as vagas da commissão internacional, sendo nomeado para uma d'ellas o sr. Almeida d'Eça, primeiro delegado do governo portuguez e ficando apenas por completar as duas vagas pertencentes á America, as quaes opportunamente serão preenchidas.

Em seguida Sir Andrew Fairbairn, delegado inglez e membro da commissão internacional, propoz, em nome dos delegados americanos, que a proxima sessão

do congresso se realisasse em Washington, no anno de 1904. Approvada a proposta com aclamações aos Estados-Unidos, que o sr. Clark, delegado norte-americano, agradeceu, em nome da sua patria.

O encerramento geral do congresso foi em Versailles, onde se realizou no domingo uma esplendida recepção, mas depois d'isso ainda os congressistas foram convidados a uma diversão, n'essa noite, a sessão especial na sala das illusões da exposição, e como final, para os poucos que d'ella se aproveitaram, a excursão a Laroche e Cravaut, no dia 1, organizada pela companhia P. L. M., foi um mimo delicioso que deixou as mais gratas impressões.

Esta viagem teve por fim facultar aos congressistas o exame das installações do *block* automatico, systema Hall, entre aquellas duas estações, a uma distancia de Paris de 155 kilometros, a primeira, constando de funcionamento dos signaes á passagem dos comboios, annuncio d'esta passagem nas estações anteriores e posteriores; jogo dos motores dos signaes, interrupção da via pela passagem imprevista d'um trem, etc.

Osapparelhos funcionaram, como era de esperar, com a mais rigorosa exactidão, dando perfeita ideia da sua utilidade.

A ida foi offerecido um almoço na estação de Laroche e á volta um chá no wagon restaurante que foi engatado ao comboio.

O regresso fez-se com uma esplendida marcha de 86 kilometros por hora.

O material do comboio constava de carruagens de corredor, *toilettes* e dormitorios, com illuminação por electricidade e todos os confortos como o que é empregado nos grandes comboios rapidos d'aquella rêde.

O pessoal superior da companhia que acompanhou os convidados, entre o qual nos lembra ter visto e tratado com os srs.: Desmures, chefe da exploração, adjunto; Chaperon, chefe de divisão da exploração; Cartault, engenheiro chefe da via; Picard e Rhul, engenheiros da via, Bujon, sub-inspector do serviço telegraphico; Descournut, engenheiro principal da tracção, foi inexcédível de amabilidade, dando todas as explicações, fornecendo todos os esclarecimentos e deixando-nos a mais grata recordação d'este ultimo echo do congresso.

Foram tambem no comboio entre outros os srs. Toulon, engenheiro do Oeste, Coupon, do Estado; Moutier, do Norte; Day, chefe da exploração da rêde algeriana; Fernando Cumont, engenheiro; etc.

De Portugal foi apenas o nosso director.

Em artigos subsequentes iremos dando as conclusões das differentes questões que foram discutidas, acompanhando-as das observações que nos suggerirem.

Que algumas ha em que, a nosso ver, não prevaleceu o espirito de progresso que deve acompanhar os novos processos de construcção e exploração das linhas ferreas.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Repartição da Propriedade Industrial

### Aviso

Em observancia do disposto no artigo 13.º § unico do regulamento de 1 de fevereiro de 1893, sobre patentes de introdução de novas industrias, se faz publico que o pedido de patente de introdução de nova industria para a « fabricaçaõ de wagons e carruagens de todos os typos usados para transito de mercadorias e passegei-



ros em caminhos de ferro de viação accelerada, empregando n'esta fabricação meios mechanicos, accionados por qualquer natureza de motor, e meios manuaes », feito por Campos & Moraes, foi indeferido por despacho ministerial de 5 de outubro de 1900.

Repartição da propriedade industrial, em 6 de outubro de 1900.— Pelo engenheiro chefe da repartição, *Augusto Vieira da Silva*, chefe da 2.ª secção.

## Os desastres em caminhos de ferro

Os recentes descarrillamentos nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, muito proximos uns dos outros e de alguma importancia, attrahiram as atenções d'uma grande parte da imprensa para os serviços dos caminhos de ferro do Estado e provocaram instantes reclamações d'uma reforma d'esses serviços, no sentido de se evitar, o mais possivel, futuros e successivos desastres. Sem entrar, propriamente, na questão e reconhecendo que, de facto, muito ha a reformar nos serviços incriminados, não podemos perder a oportunidade de registar que Portugal é um dos paizes que menor contribuição fornece para a estatística dos accidentes ferro-viarios, apesar de todos os defeitos e de todas as faltas ultimamente apontadas, com mais ou menos paixão e com mais ou menos justiça. As estatísticas são aridas, em geral, mas tem a vantagem de convencer, porque os numeros não podem mentir.

Não ha, evidentemente, paridade alguma entre os serviços de caminhos de ferro de Portugal e o serviço de caminhos de ferro dos Estados-Unidos.

Pretender affirmar o contrario seria rematada loucura. Dir-se-hia a estulta comparação d'uma formiga com um elephante. Todavia, guardadas as devidas distancias, dêem-se os nossos leitores ao trabalho de comparar o que Portugal tem dado para a historia dos sinistros de caminhos de ferro nos ultimos annos, e o que deram os Estados-Unidos apenas no anno findo em 30 de junho de 1899. A estatística norte-americana foi publicada recentemente. D'ella nos vamos servir, com a maxima fidelidade, para que quem nos lê faça uma ideia precisa do que se passa por esse mundo de Christo, nos maiores focos de civilização e de progresso, em materia de desgraças de caminhos de ferro.

A estatística a que nos estamos referindo prova que, no espaço d'um anno, foram mortas, feridas e contusas, por accidentes occorridos nos caminhos de ferro dos Estados-Unidos, 22.000 pessoas, isto é, mais que as perdas soffridas pelo exercito inglez na guerra da Africa do Sul. Os algarismos relativos ao exercito são os publicados pelo ministerio da guerra de Inglaterra em 3 de junho ultimo, sem incluir os feridos e enfermos que havia, então, nos hospitaes.

Damos, em seguida, o resumo comparativo:

### Perdas na guerra

	Officiaes	Soldados
Mortes em combate . . . . .	254	2.403
Mortes por ferimentos . . . . .	70	610
Prisioneiros e extraviados . . . . .	65	2.624
Mortes de doenças . . . . .	133	4.204
Invalidos . . . . .	844	18.433
Total . . . . .	1.366	28.274
Total das perdas, excluindo enfermos e feridos . . . . .		29.640

### Sinistros nos caminhos de ferro

Sinistros occorridos nos caminhos de ferro dos Estados Unidos no anno que terminou em 3 de junho de 1899 . . . . .	51.743
Mortes . . . . .	7.123
Feridos . . . . .	44.620
Passageiros mortos . . . . .	239
Augmento sobre o anno anterior . . . . .	18
Passageiros feridos . . . . .	3.442
Augmento . . . . .	497
Empregados mortos . . . . .	2.210
Empregados feridos . . . . .	34.923

Quaesquer commentarios que fizéssemos a estas cifras prejudicaria o effeito da exposição. A eloquencia dos algarismos é das que se impõem.

## A ventilação dos tunneis

A ventilação dos tunneis é um dos assumptos sobre os quaes os engenheiros não conseguiram, ainda, chegar a um accôrdo. Quasi se pôde dizer que cada um d'elles parece dar a preferencia a um determinado systema. Se a ventilação é mechanica, na maior parte dos casos, o ar viciado extrahe-se por uma abertura feita a meio do tunnel, provendo este de ventiladores giratorios que estabelecem uma corrente circulatoria das duas boccas para dentro e o fazem sahir por cima. Este plano é o preferido por maior numero de engenheiros, mas nem sempre se pôde pôr em pratica, especialmente quando se trata de tunneis abertos debaixo dos rios. No rio Mersey, por exemplo, construiu-se uma galeria de ventilação que, partindo do meio, se dirige para uma das boccas. Collocando junto d'estas uma especie de leque de 40 pés de diametro, o ar viciado é extrahido do ponto mais baixo do tunnel e substituido pelo que entra por ambas as extremidades. No de Severna, cujo meio se encontra quasi na margem do rio, do lado de Gloucester, abriu-se uma abertura vertical que chega até o tunnel. O ar viciado extrahe-se com um leque giratorio de 45 pés de diametro.

O tunnel do Monte-Cenis tem, approximadamente, 8 1/2 milhas de comprimento e 26 pés de largura. Por causa da grande montanha que ha sobre elle não se fez a costumada abertura de ventilação, cuja falta causa, ás vezes, graves inconvenientes. N'uma das suas boccas foram installadas sete turbinas que movidas, alternadamente, com a agua d'um rio, fazem funcionar uns compressores de ar. Este systema está, porém, muito longe de corresponder ás necessidades do serviço. Dentro do tunnel ha diversas covas, com ar comprimido, agua e um telephone; servem de refugio aos operarios obrigados a trabalhar n'elle. E' alli que esses operarios se recolhem, quando o fumo se torna muito espesso, á espera d'uma locomotiva que os venha buscar.

O tunnel de Saint Gothard tem 9 1/2 milhas de comprimento por 26 pés de largura. Até ha pouco tinha, apenas, a ventilação natural; mas o augmento de tráfego e o emprego de combustivel de muito fumo obrigaram a companhia a adoptar n'elle a ventilação artificial do systema de Saccardo, a qual consiste n'um aparelho que introduz no tunnel, por uma das boccas, um grande volume de ar, estabelecendo uma corrente que faz com que todo o fumo das locomotivas saia pela outra extremidade. Este mesmo systema está hoje empregado, com resultados excellentes, no tunnel Pracchia, um dos cincoenta e dois que ha no caminho de ferro de



Florença a Bolonha, sendo muito provavel que se adopte, egualmente, no tunnel do Simplon, o qual tem 12  $\frac{1}{2}$  milhas de comprimento e precisa, mais que nenhum outro, de boa ventilação.

## A velocidade da marcha dos comboios e as despesas que occasiona

Ha muitos annos que a velocidade da marcha dos comboios expressos está servindo de thema para frequentes discussões entre engenheiros, sem que, até hoje, se tenha podido chegar a um accordo sobre se convem accelerar essa marcha ou se é mais vantajoso reduzi-la.

Segundo o engenheiro F. A. Delane declarou n'uma das ultimas reuniões do Club dos Caminhos de ferro do leste, dos Estados-Unidos, a despesa addicional de combustivel não é senão uma das varias causas do augmento do custo das viagens rapidas, porque n'estas se necessita muito mais carvão por cada hora de trabalho.

Nos termos da formula proposta pela companhia Baldwin, um dos principaes fabricantes de locomotivas, a differença na resistencia que o ar offerece a um comboio que ande á razão de 60 milhas e a outro que ande só 30 milhas por hora é o sufficiente para fazer com que, no primeiro caso, as fornalhas consumam 62  $\frac{1}{2}$  % de carvão a mais que no segundo. Todavia, na pratica reconhece-se que o augmento no gasto do carvão se approxima de cem por cento, devido, sem duvida, a que a machina não pôde aproveitar tanto o vapor quando corre muito, segundo marca o indicador; mas, como se percorre maior distancia no mesmo tempo, a relação entre o consumo do combustivel e as milhas de viagem vem a ser, praticamente, a mesma.

Os factores principaes na differença do custo são, pois, outros, alheios ao trabalho da machina. Nos comboios muito rapidos é preciso tomar todas as precauções para diminuir o perigo dos accidentes; a via por onde circulam tem que ser de construcção mais solida e muito mais dispendiosa que a dos comboios ordinarios. Os eixos tem que ser de especial qualidade e pulidos com o maior esmero; o carvão que o *tender* transporta tem que estar já partido; a machina e as rodas tem que ser examinadas continuamente, por machinistas competentes para ver se se descobre o menor defeito; nas estações exigem-se, tambem, precauções especiaes para activar o serviço e ter a linha desimpedida. E tudo isto requer trabalho e despesas extraordinarias que não podem evitar-se, nem sequer reduzir-se, porque qualquer omissão tende a pôr os comboios em perigo.

Outro elemento importante na despesa é o atrazo que, nas linhas de muito transito, tem que soffrer os outros comboios para deixar a via livre aos muito rapidos. Estes alcançam muito depressa os que vão adeante, os quaes, para os deixar passar, tem que soffrer demora nos desvios. Por outro lado os que sahem depois ficam, muito depressa, para traz, deixando assim por utilizar uma grande parte da linha.

O maximo do serviço que se pôde tirar dos caminhos de ferro é o que se obtem quando todos os comboios d'uma linha marcham com velocidade uniforme para que não tenham que esperar uns pelos outros. Um só comboio que seja mais vagaroso ou mais rapido faz perder essa uniformidade causando um prejuizo incalculavel.

Estas considerações não tem sido tomadas em linha de conta ao calcular-se o custo das viagens dos comboios muito rapidos, e, apesar dos bilhetes para esses comboios serem, em geral, mais caros, nem sempre o

dinheiro que por elles se dá é sufficiente para cobrir a importancia das despesas.

Além do custo immediato dos comboios rapidos, a sua introdução no serviço obrigou a augmentar a importancia dos transportes em geral. As machinas tem que ser maiores e mais poderosas, e, quanto aos passageiros, já ninguem se dá por satisfeito viajando em comboios que não andem mais de 30 milhas por hora. Isto não é, evidentemente, uma grande desvantagem; mas é, pelo menos, a causa das viagens sahirem mais caras tanto para o publico como para as companhias de transportes.

## Os caminhos de ferro do Natal em 1899

Segundo a *African Review*, de Londres, no seu relatório annual do anno de 1899, o sr. David Hunter, director dos caminhos de ferro do Natal, declara que o rendimento total d'essas linhas, durante o referido periodo, foi de 940.000 libras esterlinas contra 986.416 em 1898, o que representa uma diminuição de 4,69 %. As despesas de exploração elevaram-se a 628.942 libras, incluindo-se n'esta verba os gastos feitos com reparos na linha principal, com diversas construcções e com os trabalhos empregados para facilitar o desenvolvimento do trafego.

Durante o anno foram abertas á exploração 43 novas milhas de via ferrea. As despesas de exploração representam 66,90 % da receita bruta contra 59,79 % do anno precedente. Quanto á receita liquida, foi de 311.157 libras, o que representa, sobre o capital de 7 267.588 empregado nas linhas em exploração, um rendimento de 4 lb. 5 sh. 7 d. contra 5 lb. 14 sh. 1  $\frac{1}{2}$  em 1898. O trafego augmentou tanto em numero como em receitas, accusando-se uma progressão no transporte dos passageiros de côr. Deve, porém, considerar-se que estas cifras se resentem da affluencia da população que, por motivo da guerra, abandonou, no ultimo semestre, as republicas do Transvaal e do Orange, assim como os districtos do Norte para se refugiarem na costa.

O numero de passageiros elevou-se a 1.428.317. Juntando-lhe o dos passageiros que utilisaram bilhetes de *saison*, encontra-se um total de 2.156.117.

As receitas de trafego geral accusam uma diminuição de 46 316 libras. Em compensação as despesas augmentaram, principalmente por motivo dos transportes militares realisados a preços muito inferiores aos que estabelece a tarifa geral. O valor do activo disponivel em 31 de dezembro figura no relatório com 184.299 libras, comprehendendo os depositos em armazem na importancia de 67.926 libras.

## EXPOSIÇÃO DE 1900

Sobre a exposição portugueza no *Palacio da engenharia civil* e dos *Meios de transporte* diz o jornal «L'Entreprise»:

A cidade de Lisboa está muito bem representada na exposição. Fez despesas para nos offerecer vistas pintadas a oleo do *Parque da Liberdade*, cascata do *Grande Rochedo* (em projecto), do seu jardim publico com um panorama da cidade e numerosas photographias. Obteve o grande premio de merito.

A associação dos engenheiros civis portuguezes de



Lisboa enviou uma collecção de plantas e de cartas e recebeu uma medalha de ouro. O mesmo coube á direcção dos estudos e materiaes de construcção.

Tiveram tambem uma medalha de ouro os caminhos de ferro portuguezes.

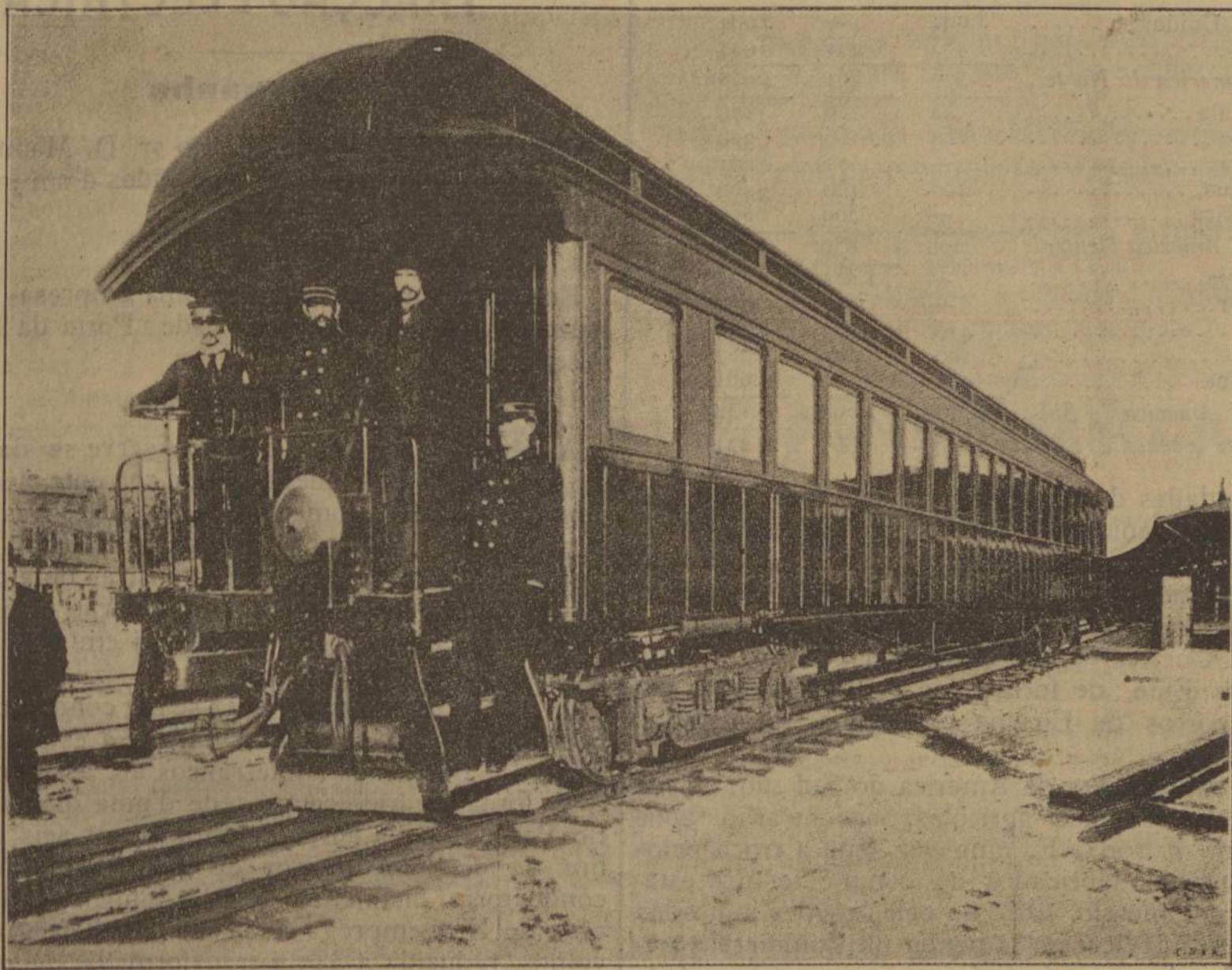
A cidade do Porto que expoz vistas photographicas, trabalhos de architectura em granito, as estatuas de S. José, de S. Joaquim da Penitencia, da Bondade, plantas da distribuição de agua nas cidades, e outros documentos especiaes; tem uma medalha de ouro.

Finalmente á direcção das obras do porto de Ponta Delgada (Açores) foi concedida uma medalha de prata

## AS NOSSAS GRAVURAS

As duas gravuras que publicamos hoje representam carruagens automotoras das linhas de Berlim, modelos interessantissimos e elegantes, da maior utilidade para o serviço e de aspecto excellente. Essas carruagens assentam sobre vias de tres rails.

Mais d'uma vez nos temos referido a este systema, o que nos dispensa hoje de fazer uma desenvolvida referencia ás duas gravuras em questão.



Carruagem automotora da linha de Berlim (Systema de tres rails)

bem como á direcção das obras publicas do Funchal, e tem uma menção honrosa o Instituto industrial e commercial de Lisboa.

Ninguem se admirará quando accrescentarmos que foi dado á construcção e exploração do porto de Lisboa, isto é a Mr. H. Hersent fils, cujos nomes são familiares aos leitores do *l'Entreprise*, um grande premio.

## O MAPPA DE FRANÇA

O mappa completo das linhas ferreas de França, distribuido, como brinde, aos nossos assignantes, já foi posto á venda, para o publico, a 300 réis em papel e a 650 réis em panno, envernizado e com reguas. O preço não póde ser mais convidativo. E' de molde a provocar uma larguissima extracção do interessante mappa que tão assignalado exito alcançou.

Os assignantes da *Gazeta dos Caminhos de ferro* podem trocar os seus mappas em papel pelos novos mappas envernizados, enviando-os a esta administração com o accrescimento de 360 réis.

## O caminho de ferro das tres Americas

Uma revista norte-americana, que temos presente, publica um artigo do sr. Walter C. Hamm com o titulo de *Grandes projectos de engenharia*, no qual se faz um estudo interessante dos triumphos alcançados por aquella sciencia durante o presente seculo.

As duas maiores conquistas, segundo o auctor do referido artigo, são a construcção do caminho de ferro do Pacifico e a abertura do Canal de Suez.

Entre os grandes projectos que podem levar-se a cabo indica o articulista o caminho de ferro internacional americano, ao qual se refere nos seguintes termos: «O «caminho de ferro que ha-de ligar as Americas do Norte, do Centro e do Sul é um empreendimento ainda maior que qualquer dos já citados e quasi igual a ambos reunidos.»

Da cidade de New York á de Buenos Ayres a distancia é de 16.350 kilometros. O caminho de ferro, com todo o seu material, custará, pelo menos, 200 milhões de dollars. Mais tarde, naturalmente, a linha ha-de pro-



longar-se pela Patagonia até o extremo meridional da America do Sul.

O estudo feito pela commissão que o congresso norte-americano nomeou para esse fim demonstra que se póde encontrar um caminho praticavel para a linha e que se póde construir o caminho de ferro em curto espaço de tempo. Damos, em seguida, um quadro em que figuram as distancias parciaes do referido caminho de ferro, o numero de kilometros já construidos e o dos que ainda falta construir:

	KILOMETROS		
	Construidos	Por construir	Distancias parciaes
Estados-Unidos.....	3.094	—	3.094
Mexico.....	483	461	944
<i>Total America do Norte..</i>	<i>3.577</i>	<i>461</i>	<i>4.038</i>
Guatemala.....	43	136	179
Salvador.....	54	166	220
Honduras.....	—	71	71
Nicaragua.....	103	106	209
Costa-Rica.....	—	360	360
<i>Total America Central.</i>	<i>200</i>	<i>839</i>	<i>1.039</i>
Colombia.....	—	1.354	1.354
Equador.....	—	658	658
Perú.....	415	1.033	1.448
Bolivia.....	190	397	587
Argentina.....	936	125	1.061
<i>Total America do Sul.</i>	<i>1.577</i>	<i>3.567</i>	<i>5.144</i>
<i>Totales geraes.....</i>	<i>5.354</i>	<i>4.867</i>	<i>10.221</i>

As necessidades do commercio pódem fazer com que em breve se dê começo á construcção do caminho de ferro, porque não é de crêr que, entre a America do Norte e a America do Sul se possa estabelecer um commercio lucrativo por mar. A configuração da costa oriental da America do Sul obriga a fazer uma grande viagem para Este, de fôrma que os navios ficam tão perto dos portos da Europa como dos dos Estados Unidos.

Como as exportações da America do Sul são, na sua maior parte, productos agricolas, encontrarão bons mercados na Europa. E, uma vez feita a troca pelos productos baratos fabricados no continente, fica estabelecido o commercio. Ora, se pelas razões indicadas não se póde estabelecer e fomentar um commercio maritimo com a America do Sul, impõe-se a necessidade de promover, por meio do caminho de ferro, os meios rapidos de comunicação.

São grandes os obstaculos que ha a vencer; superiores ás difficuldades do caminho de ferro da Siberia ou ás da projectada linha do Cabo ao Cairo. Mas os resultados hão de ser tão extraordinarios como o empreendimento, porque as riquezas inexploradas da America do Sul são maiores que as de qualquer outro continente. A sua capacidade agricola é illimitada; tem os maiores rios do mundo; o seu sólo póde produzir qualquer fructa da terra e as suas minas de ouro, prata e carvão encerram prodigiosos thesouros.

Um caminho de ferro que atravesse os terrenos de café dos paizes da America Central, que passe pelos ricos jazigos metalliferos do Perú e penetre nas ricas pampas do Brazil e da Argentina deve ter um grande futuro. Os productos dos tres grandes valles do Orenoco, do Amazonas e do Paraguá encontrariam mercados por meio d'este caminho de ferro e as minas das regiões atravessadas pela linha passariam a ser mais ricas que as da California e as da Africa do Sul.

## NOTAS DE VIAGEM

Por não termos recebido a tempo esta secção, não a publicamos n'este numero.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Guia official dos caminhos de ferro belgas. — Recebemos de Bruxellas o guia official de passageiros com todos os caminhos de ferro belgas. E' um elegantissimo volume, impresso a côres. Traz, como annexo, um esplendido mappa dos caminhos de ferro da Belgica, na escala de 1 para 370.000, publicado pelo ministerio dos caminhos de ferro, correios e telegraphos.

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Hespanha

Foi concedida auctorisação ao sr. D. Manuel Acebal y Menendez para effectuar os estudos d'um tremvia electrico desde Oviedo a Gijon.

Em Barcelona constituiu-se uma empresa para construir um tremvia electrico desde a Porta da Paz ao cemiterio novo.

### França

A rêde de tremvias de Nice serve-se da força hydraulica do Mescla que fornece a corrente electrica para uma linha de 30 kilometros. A installação está feita pela conhecida Companhia Thomson Houston e comprehende os dynamos que póde ministrar uma corrente de 10.000 voltios que alimenta uma estação principal, duas secundarias e tres transformadoras em que a corrente passa a 500 e 550 voltios.

O transporte da energia faz-se por conductores aereos entre a Central da electricidade e a estação de Santa Agatha e por cabos subterraneos até as outras.

A força hydraulica procede d'uma queda d'agua do rio Vare. A linha aerea é formada por seis fios de cobre de 7,25 millimetros de diametro, formando dois conductores distinctos. Para a alimentação directa da rêde de Nice emprega-se a corrente alternativa de 9.000 voltios, reduzida a 340 e transformada, depois, em corrente continua. A alimentação das estações secundarias transforma-se, tambem, em corrente continua.

### Hollanda

Vão começar os trabalhos de construcção d'um caminho de ferro de interesse local, de tracção electrica, entre Rotterdam, Haya e Scheveningen. Esses trabalhos durarão até 1 de setembro da 1903. A Companhia que os emprehe é a *Zuid-Hollandsche elektrische spoorweg Maatschappij*, fundada em janeiro com o capital-acções de 3 milhões de florins.

As despesas de construcção estão avaliadas em 7 milhões e meio de florins.

A installação da linha e a construcção dos appparelhos foram confiados á Sociedade Siemens & Halske, de Berlim.

### Italia

A companhia do caminho de ferro do Adriatico propõe se adoptar a tracção electrica entre Lecco e Chiavenna e Sandrio n'uma extensão de 104 kilometros.

Utilisa-se para a força motriz uma queda de agua nas immedições do rio Arda, perto de Morbegne. A corrente será de 3.000 voltios.

O material electrico foi encommendado a uma fabrica de Budapesth.



## Allemanha

A real direcção dos caminhos de ferro allemães inaugurou, recentemente, um serviço regular de comboios electricos de Berlim a Zehlendorf e vice-versa.

Actualmente um só comboio faz tres vezes o trajecto em ambos os sentidos, durante o dia, mas, dentro em pouco, o numero de trens augmentará.

O comboio em questão compõe-se de nove wagons de tres eixos e de um de dois, podendo conter 410 pessoas. Os motores accionam, directamente, sobre os eixos sem engrenagem de especie alguma. Ha seis motores, cada um de 100 cavallos de força, ou sejam 600 cavallos. Ao arrancar, esta força pôde elevar-se a 1.200 cavallos, e n'esse caso o consumo é de 1.200 amperios e 600 voltios.

## Inglaterra

A imprensa ingleza tem-se occupado muito, nos ultimos dias, da descripção do novo projecto de caminho de ferro electrico que vae ligar Liverpool com Manchester. Estas duas grandes cidades distam uma da outra 25 kilometros. O comboio electrico percorrerá essa distancia em 15 minutos, o que representa uma velocidade de 27 metros por segundo, ou sejam 100 kilometros por hora.

A via será construida em linha recta, com tres rails. Não haverá estações intermédias, nem passagens de nivel. O rail do centro, mais elevado, servirá de conductor; por elle passará, especialmente, a carruagem. Os outros dois sustentarão o equilibrio do carro.

As carruagens terão a fôrma d'uma enorme flecha aguçada nas extremidades e serão dez ou doze vezes mais compridas que largas, a fim de reduzir á minima expressão a resistencia do ar.

Estes verdadeiros comboios-relampagos, compostos de um só wagon automotor, succeder-se-hão com intervallos de poucos minutos. Para evitar que se alcancem no caminho uns aos outros foram adoptadas precauções especiaes. Tem todos, tambem, freios potentissimos.

Para manter constantemente a velocidade de 100 kilometros por hora, installar-se-ha a fabrica productora a meio do trajecto.

## Estados-Unidos

Um dos promotores da tracção electrica nos Estados-Unidos, o sr Syragne, foi o primeiro que poz em pratica o systema de unidades independentes, principalmente no metropolitano de Chicago. Cada comboio é formado por carruagens automoveis entre as quaes se distribue a energia, em vez de haver uma locomotora poderosa para rebocar todos os carros. Este systema tem a vantagem de se poder organizar comboios de extensão e capacidade indeterminadas, segundo as necessidades de momento, e de facilitar as manobras nas estações.

A *Revue générale des chemins de fer* põe em evidencia a superioridade da exploração por automoveis, comparando-a com o processo ordinario de tracção por uma locomotiva unica. No primeiro caso o arranco é muito mais rapido porque, sendo todos os eixos motores, o peso adherente alcança o maximo e o comboio attinge, assim, muito rapidamente, a sua velocidade de regimen. Se as estações estão proximas pôde-se supprimir, quasi immediatamente, a acção da força motriz e deixar percorrer o comboio o resto do trajecto simplesmente pela velocidade adquirida, reduzindo d'esta maneira a força viva perdida nos freios. A força total absorvida no segundo caso ao arrancar a locomotiva lentamente, seguindo-se um consumo de energia mais prolongado e d'uma acção mais pronunciada dos freios, é muito mais

consideravel. Toda a medalha, porém, tem reverso. A divisão da energia n'um grande numero de pequenos motores traz consigo despesas de estabelecimento e cuidados maiores que o systema de tracção por unidades motoras de grande poder.

## CARGA DOS EIXOS DAS VIATURAS

Segundo R. Sauzid tem augmentado successivamente o peso que supportam os eixos do material circulante das vias ferreas, e isto com manifesta vantagem.

Este augmento nos wagons de mercadorias traz como consequencia a diminuição do peso morto. Assim sendo o peso morto de 6,8 ton., para uma carga de 10 ton. passa de 8,7 para 15; isto é, ha a differença de 0,680 para 0,513.

Nas locomotoras tem crescido sempre a carga com os progressos na construcção das machinas e no fabrico dos carris.

N'algumas companhias inglezas e americanas chega a 19,5 e a 21,8 ton. por eixo a carga.

Os carris geralmente adoptados admittem sem inconvenientes cargas de 17 ton. por eixo.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro atravez da Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 10 de novembro, ás onze horas do dia, na casa da companhia, rua de Bellomonte n.º 49.

Porto 25 de setembro de 1900.—O primeiro secretario da assemblea geral, *Jorge Pinto da Silva*.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

*Paris, le 12 octobre 1900*

Et l'on, voit bien que le meilleur moyen pour faire réussir à nouveau un mouvement de hausse, c'est d'abord de produire un recul un peu accentué.

Nous assistons en ce moment à quelque chose de ce genre, on avait beaucoup monté ces temps derniers et monté sur presque tout l'ensemble de la cote.

Les acheteurs de première qualité commencent à devenir rares; quant aux autres ils étaient légion. Donc, tant pour ramener les acheteurs solvables que pour faire lâcher prise aux acheteurs dont les ressources sont limitées, on a été vite l'accord pour peser sur les cours: les valeurs de tramways et de traction électrique ont contribué facilement à la réaction générale, car ces titres avaient été au cours de l'été l'objet d'une campagne de hausse qui paraissait défier tout raisonnement. Quoiqu'il en soit de cette baisse de certaines valeurs spéciales, les tendances du marché peuvent être considérées comme satisfaisantes, et en envisageant de cette façon cette réaction comme salutaire, loin de s'en plaindre, on ne pourra que prochainement s'en féliciter.

Nos Rentes ont donné l'exemple de la résistance.

L'Italien fait peu parler de lui en ce moment.

Coupon détaché d'octobre, l'Extérieure Espagnole finit à frs. 71,50.

Les Fonds Turcs se maintiennent assez bien, malgré l'ajournement de plus en plus probable d'une augmentation de coupon de la Dette.

La Rente Portugaise conserve facilement son cours de frs. 23,50.

L'obligation des Tabacs fermée à 400 frs. Voici le tableau des ventes effectuées par la compagnie du 10.º exercice (du 1.º avril 1900 au 31 mars 1901).



	Kil.	Réis
Ventes du mois de septembre 1900 (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	199.795	791.501\$054
Ventes des mois antérieurs.....	928.822	3.695.628\$961
Total des ventes au 30 sept. 1900.....	1.128.617	4.487.130\$015
Période correspondante du précédent exercice.....	1.104.866	4.387.807\$784
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	23.151	99.322\$231

Rien à dire des fonds *Helléniques* ni des fonds *Roumains*.

Une légère amélioration dans l'agio sur l'or à Buenos Ayres a redonné quelque activité à l'obligation *Argentine* 5 p. c. 1886, qui présente une meilleure tendance à 474 frs. Le groupe des obligations provinciales se montre très ferme: la *Catamarca* à 239 frs.; *Cordoba* à 175 frs.; *Corrientes* vers 220 frs. et *Mendoza* à 190 frs.

Les *Rentes Brésiliennes* n'ont donné lieu qu'à un petit nombre d'affaires.

Les *Etablissements de Crédit* sont assez bien tenus, mais les écarts de cours sont si peu importants qu'il est inutile de les signaler.

Toute la cote des chemins de fer se relève d'une façon assez sensible.

L'*Orléans* vaut 1.730 frs. et l'*Ouest* 1.055 frs., coupons détachés.

En ce qui concerne le *Nord*, on pense qu'il sera distribué au minimum 83 frs. bruts contre 74 frs. l'an dernier, on pourrait donner d'avantage, mais il est probable que le conseil d'administration prélèvera pour la réserve extraordinaire une somme tout aussi importante que pour le précédent exercice, c'est à dire 9 millions environ, représentant de 17 à 18 frs. par action.

L'*Est* passe à 1.105 frs., le *Midi* à 1.300 frs. et le *Lyon* à frs. 1.845.

Les actions des lignes *Algériennes* se sont peu écartées de leurs prix antérieurs.

Le *Métropolitain* perd du terrain à 550 frs.

Les *Chemins Portugais* varient guère: l'obligation 3 p. c. privilégiée de premier rang s'inscrit à 302,50 frs. et la 4 p. c. à 407 frs.; la 3 p. c. à revenue variable se retrouve à 86 frs. et la 4 p. c. à 106 frs.

*Chemins Espagnols* stationnaires, bien que le change reste toujours aussi mauvais à 30 % de perte influencé par les achats de remises pour le paiement de coupons à l'étranger.

Les *Andalous* valent 315 frs. soutenus par la perspective de la possibilité d'une affaire permettrait à la Compagnie de liquider promptement ses comptes en suspens. Il s'agit de la vente à la Société de Pennaroya pour une douzaine de millions de pesetas environ des mines de Belmez.

Le *Nord-Espagne* cote 196 frs., *Saragosse* 295 frs. et *Cacérés* 40 frs.

Les *Wagons lits* remontent légèrement à 430 frs.

Etat comparatif des recettes nettes des voitures. Du 1<sup>er</sup> janvier au 20 sept., fr. 9.679.397 en 1900 contre 8.128.817 en 1899. Du 21 au 30 septembre fr. 469.590 en 1900 contre 300.310 en 1899. Différence en faveur de 1900, fr. 1.719.860.

Dans le groupe *Suez* un peu d'amélioration: l'action vaut 3.540 frs., la part fondateur 1.340 frs., et la part civile 2.280 frs. Les recettes pour la troisième décade septembre 1900 se sont élevées à 2.800.000 frs. contre 2.290.000 frs. pour la même décade de 1899. Du 1<sup>er</sup> Janvier au 30 septembre 1900, les recettes se chiffrent par 67.317.778,07 frs. contre 70.095.711,61 frs. pour la période correspondante de 1899, soit une différence de 2.777.933,53 frs. en faveur de l'exercice de 1899. Les navires en route, en charge ou en partance pour le canal de Suez au 29 septembre 1900, étaient de 665 contre 531 au 29 septembre 1899 et 575 au 29 septembre 1898.

Les *Omnibus* sont délaissés à 1.698 frs. et les *Voitures* à 300 frs.

Le *Gaz* ex-coupon de 12,50 frs. s'avance à 1.170 frs. On sait quelles brillantes recettes encaisse la Compagnie, car leurs plus value des huit premiers mois s'élève à 5 millions environ. Le moment est tout proche où la question de l'entente avec la Ville va se poser: ajoutons que les négociations préliminaires ont suivi une tournure encourageante.

Le *Bec d'Auer* se maintient à 440 frs. et le *Gaz de Madrid* à 132 frs.

*Fives Lille*, en reprise à 520 frs.

On parle de réaliser les sucreries en les constituant en société distincte au capital de 10 à 12 millions.

La Compagnie se procurerait ainsi un fond de roulement important et se trouverait en mesure d'amortir immédiatement la perte résultant de son procès avec le Sud de l'Espagne; on pourrait alors sembler-il envisager dans un assez bref délai la reprise des distributions de dividende.

Depuis le mois de mai l'action *Bouillon Duval* qui valait alors

3 200 frs. n'était pas cotée. On incertit aujourd'hui le prix seul de 2.615 frs.

Les valeurs de *Transports maritimes* conservent la même tendance indécise, et les cours ne se sont pas modifiés.

Le *Rio Tinto*, dont le marché a repris une grande ampleur, s'avance jusqu'à 1.500 frs. pour terminer à 1.475 frs.

Le groupe des *Mines d'Or* se montre plus soutenu et un peu plus animé; mais il serait exagéré de dire que l'amélioration est considérable; le gros public continue à se tenir à l'écart et il y a toute apparence qu'il gardera cette réserve jusqu'à cessation complète des opérations militaires.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de outubro de 1900.

Como consecuencia natural das ultimas noticias do Brazil, muito mais tranquillizadoras, sob todos os aspectos, que as do mez passado, os mercados portuguezes apresentaram maior animação na ultima quinzena. Foi o caso que o Banco da Republica obteve dos tribunaes do Rio de Janeiro a approvação do accôrdo feito com os credores e o governo brasileiro nomeou já dois administradores seus, para o mesmo Banco. Estes administradores, que são os srs. Petterson e Custodio de Magalhães, tomam posse dos seus cargos amanhã, 16 do corrente, e n'esse mesmo dia a Banco emittirá as appolices de 3 p. c. Tudo leva a crêr que, a partir d'esse dia as acções do referido banco, que regulam hoje no mercado a cerca de 100.000 réis, ou seja metade do seu valor nominal, subam de cotação. Todos, portuguezes e brasileiros, terão a lucrar com isso. Por outro lado o Banco Rural, o Banco de depositos e descontos e o Banco Commercial, cuja situação era, tambem, anormal, declaram retomar o pagamento dos seus cheques, sem se servir dos 60 dias de espera que são uma das condições impostas aos depositos bancarios no Brazil. Da conjugação de todas estas noticias, demonstrações evidentes de que o estado de cousas no Rio de Janeiro tende a melhorar, resultou uma acção de benefico effeito para a nossa praça.

Não quer isto porém, dizer, que as transacções tenham sido em grande numero. Os constantes receios de encarecimento de dinheiro representam um travão a muitas iniciativas. Todavia os descontos estiveram relativamente mais faceis que nas ultimas semanas variando as taxas reguladoras entre 5 1/2 e 7 0/0. Os reportes estiveram difficeis e por isso permaneceram pouco movimentados.

O mercado de cambios accusou regular movimentação, sem que, todavia, houvesse grandes alterações nas cotações.

O cambio do Rio de Janeiro sobre Londres melhorou sensivelmente. Chegou a alcançar a taxa de 10 1/2. Depois perdeu 1/8, porque a ultima taxa conhecida é de 10 3/8 (libra a 23\$140 réis).

Em papeis do Estado e dos Bancos e Companhias o movimento foi regular. Os preços das inscrições poucas alterações tiveram. Do Banco de Portugal appareceu pouco papel á venda embora houvesse compradores. Banco Commercial e Banco Lisboa & Açores: poucas transacções. Banco Ultramarino: tendencia fraca. Melhor cotadas, pela procura, as das Companhias das Aguas, do Gaz e das Moagens, embora as d'esta ultima febassem com algum papel á venda.

E nada mais de interessante ha a registrar.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 3/4	38 1/16	Desconto no Ban-	
" cheque..	38 5/7	38 1/4	co de Portugal.	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	743	746	No mercado ....	6 0/0
" cheque.....	748	750	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	303	304	res .....	236
" cheque ....	305	306	Cambio do Brazi	10 7/16
Francfort 90 d/v...	303 1/2	304 1/2	Premio da libra..	1\$720
" cheque ..	305 1/2	306 1/2	a	
Madrid cheque	970	980		1\$750



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	OUTUBRO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	
<b>Lisboa:</b> Inscrições de assent.	36,39	36,70	36,80	36,87	36,90	36,90	36,90	36,85	-	36,85	36,85	36,80	36,85	-
"    coupon	-	-	36,80	36,85	36,87	36,90	36,90	36,81	36,85	-	36,83	36,85	36,80	-
Obrig. 4 1/2 0/0 1888 .....	-	-	-	18.500	18.500	18.500	-	18.500	18.500	18.500	18.500	-	18.450	-
"    4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	44.000	-	-	-	-	-
"    4 0/0 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.500	-	-
"    4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	52.000	-	-	-	-	-	-	-	-	50.500	-
"    4 1/2 0/0 coup. int....	-	50.300	-	50.500	-	-	-	-	-	50.500	-	50.300	-	-
"    4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"    Tabacos coupon ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	142.500	142.500	142.650	-	-	142.500	-	-	-	-	142.500	-	-	-
"    Commercial .....	-	123.500	-	-	-	-	-	123.500	-	-	-	-	-	-
"    N. Ultramarino...	124.000	-	-	-	-	124.500	-	-	125.000	125.000	-	124.600	-	-
"    Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"    Tabacos coupon ....	129.200	129.500	129.800	130.000	-	-	130.000	-	129.500	129.500	-	-	129.000	-
"    Comp. <sup>a</sup> Real. ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	-	-	94.800	-	-	94.700	-	-	94.850	-	-	-	-
"    "    5 0/0 .....	-	-	90.800	90.900	90.800	-	90.900	-	-	91.450	91.300	91.450	91.300	-
"    C. <sup>a</sup> Real 3 0/0 1. <sup>o</sup> grau	-	-	-	-	-	-	-	-	76.000	76.000	76.000	75.800	-	-
"    "    3 0/0 2. <sup>o</sup> grau	-	21.650	21.600	-	-	-	21.800	21.800	21.800	21.850	21.850	21.950	22.000	-
"    C. <sup>a</sup> Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"    Atravez Africa.....	75.100	75.500	75.500	76.000	76.000	76.000	75.500	75.700	75.700	75.700	-	75.500	75.700	-
<b>Paris:</b> 3 0/0 portuguez .....	23,20	23,45	23,55	23,40	23,40	23,62	23,70	23,60	23,60	23,65	23,47	23,45	-	-
Acções Comp. <sup>a</sup> Real.....	-	-	70	70,25	70	-	-	-	70,50	70,25	-	70,50	-	-
"    Madrid Caceres.....	37	33	37	37	36	-	36,75	-	36,75	-	-	36,50	-	-
"    Norte de Hespanha...	197	200	202	200	201	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"    Madrid Zaragoza...	287,50	293	293	293	292	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"    Andaluzes.....	315	315	313	313	313	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. <sup>a</sup> Real 1. <sup>o</sup> grau	303	303	304	302,50	302,50	303	303	302,50	301	303	302	304	-	-
"    "    2. <sup>o</sup> grau.	86	85,50	86	-	86	86,50	86,50	86,50	86,75	87	87,50	89	-	-
"    C. <sup>a</sup> Beira Alta.....	76	77	76	76	76	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"    Madrid Caceres .....	90	89	88,25	85,25	-	81	84,75	85,50	85,50	-	-	82	-	-
"    N. Hesp. (1. <sup>a</sup> hyp.)...	310	309	311	312	306	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Londres:</b> 3 / portuguez.....	23	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	23 1/2	-	-
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	-	-
<b>Amsterdam:</b> Atravez Africa...	58,80	58,80	58,80	58,80	58,25	58,25	58,06	58,06	58,06	58,25	58,12	58,12	-	-
<b>Bruxellas:</b> Atravez Africa .....	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900		1899		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1900	1899
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	17 23 Set.	693	89.547.000	129.216	693	83.158.551	119.997	2.947.964.000	2.815.909.889
	24 30 "	"	91.988.000	132.738	"	83.158.551	119.997	3.039.952.000	2.889.068.440
	17 23 Set.	380	14.374.000	37.826	380	13.343.449	35.114	375.774.000	358.714.111
	24 30 "	"	15.724.000	41.378	"	13.343.449	35.114	391.498.000	372.057.560
Sul e Sueste .....	27 2 Set.	488	25.497.870	52.249	475	19.511.304	41.076	638.583.329	625.839.710
	9 15 Jul.	353	23.896.550	67.695	353	24.430.635	69.208	614.086.303	587.960.570
	16 22 "	"	23.739.163	67.249	"	22.004.345	62.335	637.815.466	609.964.915
	23 29 "	"	26.523.719	75.138	"	23.510.674	66.602	664.339.185	633.475.589
Minho e Douro.....	27 2 Set.	253	13.653.135	53.964	253	10.129.770	40.038	235.747.394	210.632.411
	3 9 "	"	8.737.640	34.536	"	8.455.432	23.420	244.485.034	219.087.843
	10 16 "	"	8.917.234	35.245	"	7.784.130	30.767	253.402.268	220.871.973
	20 26 Ag.	105	2.308.795	21.988	105	1.464.496	13.947	52.220.783	50.266.241
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	10 16 Set.	34	2.334.205	68.653	34	1.506.850	44.319	68.408.201	65.833.546
	17 23 "	"	2.191.025	64.441	"	1.631.320	47.980	70.599.226	67.464.866
	15 31 Ag.	64	7.572.027	123.000	64	5.474.121	85.533	72.535.183	63.012.698
	9 15 Set.	3656 Ps.	2.515.822 Ps.	688	3656 Ps.	2.324.230 Ps.	635 Ps.	69.876.060 Ps.	68.926.912 Ps.
Porto á P. e Famalicão	16 22 "	"	2.478.519	677	"	2.349.468	642	72.354.580	71.276.381
	10 16 Set.	3650	1.911.196	523	3650	1.673.352	458	63.906.621	62.496.496
	17 23 "	"	1.976.872	541	"	1.767.175	484	65.883.493	64.263.672
	24 30 "	"	2.087.035	571	"	2.003.594	548	67.970.528	66.267.266
Norte de Hespanha ..	3 9 "	1067	425.060	398	1067	394.984	370	13.543.069	12.719.834
	10 16 "	"	382.429	358	"	368.558	345	13.925.498	13.088.392
	17 23 "	"	403.290	377	"	400.084	374	14.328.789	13.488.476
	17 23 "	429	82.394	191	429	77.859	181	2.847.804	2.740.871
Madrid—Zaragoza—Alicante.....	24 30 "	"	83.841	195	"	79.113	184	2.931.646	2.819.985
	17 23 Set.	180	37.250	206	180	35.032	194	1.261.422	1.157.077
	24 30 "	"	51.186	284	"	49.961	277	1.312.609	1.207.038
	1 7 Out.	"	44.802	248	"	37.098	206	1.357.411	1.244.136
Madrid—Caceres ...	17 23 Set.	180	37.250	206	180	35.032	194	1.261.422	1.157.077
	24 30 "	"	51.186	284	"	49.961	277	1.312.609	1.207.038
	1 7 Out.	"	44.802	248	"	37.098	206	1.357.411	1.244.136
	17 23 Set.	180	37.250	206	180	35.032	194	1.261.422	1.157.077
Zafra a Huelva .....	24 30 "	"	51.186	284	"	49.961	277	1.312.609	1.207.038
	1 7 Out.	"	44.802	248	"	37.098	206	1.357.411	1.244.136
	17 23 Set.	180	37.250	206	180	35.032	194	1.261.422	1.157.077
	24 30 "	"	51.186	284	"	49.961	277	1.312.609	1.207.038



## A pomba-caminho de ferro

Ha na Belgica uma pomba verdadeiramente admiravel, conhecida pelo nome de «pomba de Guillemins», porque acompanha, com a maior regularidade, a locomotiva do expresso que sae de Guillemins para Bruxellas ás 9 horas e 57 minutos da manhã e assim viaja, todos os dias, de Liège a Waremme.

Muitas pessoas duvidaram, a principio, da veracidade do facto, mas convenceram-se, fazendo uma viagem a Liège onde puderam observar a singular pomba viajante.

Desde o mez de janeiro até hoje o referido passaro tem feito o trajecto com uma constancia incrível, não obstante a chuva, o vento ou a neve. Na estação de Guillemins ha sempre numerosos curiosos que observam a sua sahida. Em toda a linha a conhecem e a esperam.

As 9 horas e 30 minutos começa a pomba a voar ao redor dos passageiros. Apenas o comboio entra na estação, colloca-se n'um dos braços do semaphoro, muito perto do sitio em que pára a locomotiva. Quando se dá o signal da partida, o animalzinho vóa, alegremente, e vae collocar-se no semaphoro seguinte, onde sabe que o comboio pára alguns minutos para engatar a machina de reforço.

Novo signal de partida e a pomba vóa para a machina, conservando se, de preferencia, na nuvem de vapor que sae do cano, enquanto o comboio sóbe a rampa. Mesmo debaixo dos viaductes o animalzinho permanece n'esse vapor quente. Quando o comboio marcha com uma velocidade de 80 kilometros por hora luta com algumas difficuldades para se manter alli, porque o vento leva o fumo d'um lado para o outro da linha ferrea.

Assim vae, ordinariamente, até Waremme e, algumas vezes até Tirlemont, mas alli abandona o comboio e regressa, rapidamente, a Liège, tendo o cuidado de não se afastar da linha e voando muito baixo para poder passar pelos viaductos e tunneis. Chega á estação de Guillemins ás 11 horas e meia e alli fica até o dia seguinte.

Desde que nasceu escolheu esta pomba a estação como domicilio. Alli tem vivido sempre entre os comboios, no fumo e no vapor. E' uma verdadeira pomba caminho de ferro.

Até ha poucos mezes o curioso animal vivia em companhia de mais onze pombos, em um pombal que havia na rampa da linha, perto da *gare*; mas, por ordem da companhia o pombal e os seus habitantes foram transferidos para outro sitio. Onze pombas acceitaram a mudança. A pomba-caminho de ferro, não!

Terá a nostalgia do movimento e do ruido dos comboios? O certo é que regressou á estação e alli se installou, o melhor que pôde, debaixo do grande tecto de vidro da *gare*.

O seu dono trazia-lhe alguns bagos de milho; outros davam-lhe pão. Pouco a pouco foi-se tornando tão popular que hoje entra no *restaurant* da estação em busca de alimento.

Já duas ou tres vezes tem succedido o animalzinho ficar na estação á hora a que devia acompanhar o comboio e, cousa curiosa, alguém notou que, n'esses dias, a machina que rebocava o comboio não era, como de costume, uma locomotiva ingleza de Mortington. Provou-se assim que a pomba não acompanha nunca uma locomotiva belga. Qual a razão d'essa preferencia?

Este passaro extraordinario é, na verdade, digno das observações dos psychologos.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Carris de ferro do Porto.** — Foi aberta á exploração a nova linha de tracção electrica entre a rua da Restauração e a praça da Batalha. Os carros gastam apenas minuto e meio na subida da rua de Santo Antonio e igual tempo na das dos Clerigos e Carmelitas.

Brevemente começam as viagens entre a alameda de Massarellos e a praça da Batalha, devendo o cruzamento dos carros fazer-se na rua da Restauração proximo ao largo do Viriato.

**De Quelimane ao Ruio.** — Na sua ultima sessão a comissão superior technica de obras publicas do ultramar occupou-se do projecto do caminho de ferro de Quelimane ao Ruio, submittido á approvação do governo pela Companhia dos Caminhos de ferro da Zambesia. Este projecto data de 1897. Foi elaborado pelo sr. engenheiro Soeiro.

Segundo o referido projecto o caminho de ferro deve ter cerca de 295 kilometros.

**Mormugão.** — No periodo decorrido de 1 de junho a 8 de setembro o rendimento da linha ferrea de Mormugão foi de 39.355 rupias, isto é, menos 37.505 rupias do que em igual periodo do anno anterior. O decrescimento das receitas n'este caminho de ferro accentua-se cada vez mais.

**As linhas da Zambesia.** — As ultimas noticias da Zambesia dizem-nos que deram magnificos resultados as experiencias das duas locomotivas pertencentes á linha Decauville, nos territorios da Companhia.

A inauguração official será muito brevemente, havendo já em circulação wagons que transportam material. A linha está prompta a funcionar até a Rampa, importante e florescente centro principal de todo o movimento dos dois prazos Anguasi e Andoni, arrendados á Companhia da Zambesia. As duas locomotivas teem os nomes dos mesmos prazos. As carruagens para passageiros são muito elegantes e vistosas.

Em S. Domingos já a Companhia tem montados grandes armazens para resguardo das locomotivas e carruagens, diversas linhas de desvio, etc. No mesmo sitio já estão abertos os caboucos onde assentarão os alicerces da grande fabrica de «Cairo».

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

A folha official hespanhola publicou, ha dias, pelo ministerio da agricultura e obras publicas, um decreto, no qual, em virtude das propostas formuladas pelas direcções de caminhos de ferro, e das observações feitas pelas companhias concessionarias das linhas ferreas, se fixam os prazos em que essas empresas devem installar os aparelhos de alarme para pôr os passageiros em communicação com o machinista e com os outros empregados dos comboios em marcha.

No dia 1 de janeiro do proximo anno devem ter installados esses aparelhos as companhias seguintes:

A do Norte nos comboios expressos ascendentes e descendentes entre Madrid e Irun, n.ºs 1 e 2 e n.ºs 701 e 702 que circulam entre Valencia e Tarragona.

A de Madrid, Zaragoza e Alicante nos comboios expressos ascendentes e descendentes entre Madrid e Barcelona e entre Madrid e Sevilha.

A dos caminhos de ferro andaluzes, nos comboios expressos e correios ascendentes e descendentes entre Sevilha e Cadiz.

As dos caminhos de ferro de Langreo a Gijon, de Santander a Cabezón de la Sal, de Zaragoza a Carriñena, de Carcagente a Denia, de Girona a Olot, de Manresa a Berga, de Tudela a Tarragona e de Madrid a Villa del Prado nos seus comboios ascendentes e descendentes.



Tambem se designam os outros comboios das referidas companhias em que devem ser installadas as campainhas de alarme, successivamente, e com intervallos maximos de dois mezes, que poderão ser reduzidos se as respectivas direcções assim o entenderem sem prejuizo da normalidade do serviço.

Por ultimo marcam-se prazos, a contar de 1 de março de 1901, para identicas installações nos caminhos de ferro das companhias de Madrid a Caceres e Portugal, de Medina a Salamanca, de Salamanca á fronteira, de Lorca a Baza, do Ramal de Aguilas, de Alcantarilla a Lorca, de Zafra a Huelva, de Bobadilla a Algeciras, de Linares a Almeria, de Orense a Vigo, de Medina del Campo a Zamora, de La Robla a Valmaseda.

\*

Consta que a Companhia do caminho de ferro de Santander a Bilbao fez propostas á de Las Trenas a Plencia para a compra da referida linha por 700.000 pesetas.

\*

Com o fim de explorar a região mineira de Cebra (Gerona) constituiu-se em Bilbao uma sociedade anonyma que tenciona tambem construir um caminho de ferro economico, até o porto mais proximo, afim de dar facil sahida aos productos explorados pela referida sociedade.

\*

Devem estar concluidos dentro d'um anno os oito kilometros do troço de Linares a Baeza, complemento da linha de Linares a Almeria, cujos trabalhos continuam sem interrupção.

\*

Confirma-se a noticia de que se trata de construir um caminho de ferro mineiro que, partindo das provincias de Guadalajara e Teruel, terminará no porto de Castellon.

Já foram nomeados engenheiros que hão de proceder aos estudos. A empresa que pretende construir a linha é importante.

## França

Vae ser construida a segunda linha do Metropolitano que ligará em Paris os *boulevards* exteriores da margem direita, a Estrella e a praça da Nação.

A nova linha deve ter 11 kilometros e o seu custo está avaliado em 27.500.000 francos.

A construcção d'esta nova e importante linha começará dentro de tres mezes. A adjudicação é no dia 29 do corrente.

\*

O prefeito de Saône-et-Loire auctorizou a abertura á exploração, a partir de 28 de agosto de 1900, da linha do caminho de ferro de interesse local de Autun a Courcelles, cuja extensão é de 23,4 kilometros.

\*

A companhia de Orleans augmentou o numero de comboios que sahem, diariamente, da nova *gare* do Quai d'Orsay.

## Mexico

Foi assignado o contracto para a construcção do caminho de ferro de Coahuila. Os trabalhos começaram já. A linha terá uma extensão de 350 kilometros entre Torreón e Saltillo e estará concluida em 1902.

O sr. Silwell obteve a concessão para construir e explorar, durante 99 annos, por sua conta ou por conta da companhia que organizar, um caminho de ferro ligando Presidio do Norte a Chihuahua. Para garantir a execução do contracto o sr. Silwell depositou na thesauraria geral da republica mexicana a quantia de 32.100 piastras.

## Japão

Está resolvido o estabelecimento d'uma nova linha de caminho de ferro na ilha Formosa. Esta linha partirá de Taihoku (Taïpech) para Tamoi, passando por Maruyama, Shirin, Hokutê, e Kantau. Estas localidades são estações thermaes importantes que garantem excellente rendimento á linha. A via será de 3 pés e 6 polegadas de largura e exige a construcção de 13 pontes, sendo 2 de grandes dimensões. Para a exploração empregar-se-ha o material disponível das linhas Kelung-Teckcham que foi ultimamente renovado quasi por completo.

Foram já requisitadas seis locomotivas, 60 milhas de *rails* e

400 toneladas de materiaes necessarios para a construcção das pontes.

## Luxemburgo

Inaugurou-se, ultimamente, a nova linha de Luxemburgo-Pétange e Longwy. Esta linha constitue uma segunda comunicação directa entre o grão-ducado de Luxemburgo e Paris, e é, ao mesmo tempo, uma linha de transito entre a rede do Grande-Luxemburgo, a da Alsacia-Lorena e a do Este francez e um traço de união entre Coblenz, Trier e a França.

A' inauguração assistiram o sr. Urban, presidente da companhia dos caminhos de ferro do principe Henrique, o ministro dos negocios estrangeiros do grão-ducado; os representantes das companhias de caminhos de ferro da Alsacia-Lorena e do Este francez e os ministros plenipotenciarios de França, Belgica e Allemanha.

## Chili

O senado chileno votou um projecto de lei, anteriormente aprovado pela camara dos deputados, abrindo um credito de 2.500 000 piastras para a compra do material necessario á exploração dos caminhos de ferro do estado. Havia muito tempo que a opinião publica no Chili estava reclamando contra a insufficiencia e as pessimas condições dos wagons e locomotivas.

O governo dá a preferencia aos constructores chilenos, mas acceita, tambem, propostas dos industriaes estrangeiros.

## Republica Argentina

Foi dada ao sr. Santiago Temple a concessão para construir e explorar uma linha ferrea que ligará Buenos-Ayres com a cidade do Rosario. A linha tem diversas obras de arte cujos planos foram já apresentados e approvados.

A sua estação *terminus* construir-se-ha em terrenos conquistados ao Rio da Prata.

\*

Vae ser aberto á exploração um novo ramal de 120 kilometros, entre Italé e Boa-Esperança, na linha ferrea de Buenos-Ayres ao Pacifico.

Este novo ramal será, mais tarde, prolongado até S. Raphael.

## Uruguay

Vae ser aberta, brevemente, ao serviço publico a linha ferrea que a companhia do caminho de ferro Central do Uruguay está construindo para ligar o porto de Colonia com a cidade de Montevideo.

O trajecto entre os dois portos será percorrido, em poucas horas, por comboios rapidos. De Colonia a Buenos-Ayres a mesma companhia propõe-se estabelecer uma linha de vapores rapidos que farão a viagem do Rio da Prata em duas horas.

## Oceania

A Oceania tem hoje em exploração mais de 27.300 kilometros de caminhos de ferro, assim distribuidos:

	Kilometros
1874—Java .....	2.100
1891—Sumatra .....	250
» —Celebes e Bornéo.....	257
» —Filippinas .....	192
1854—Victoria .....	5.100
1855—Nova Galles do Sul .....	4.350
1865—Queensland. ....	4.300
» —Australia do Norte.....	235
1855—Australia do Sul .....	3.100
1878—Australia Occidental .....	2.500
1871—Tasmania ..	800
1872—Nova Irlanda.....	4.000
1892—Nova Caledonia—(Tremvia).....	
1894—Tahiti .....	4
» —Hawai .....	114

Em 1857 tinha a Oceania apenas 130 kilometros de linhas ferreas e todas na Australia.

## Roumania

O ministerio das obras publicas da Roumania acaba de fazer as seguintes concessões de caminhos de ferro:

De Szecla Herez á *gare* de Tergu-Jin, 25 kilometros, ao sr. Dinca-Schilere; de Buzen-Meledic (Buzee), 56 kilometros, ao sr. C. N. Stefanescu-Savigny; de Racaciuni-Viforeni (Bacau), 30 kilometros, a madame Maria Ion Lecca; de Baia de Arama a Turn-Se-



verin (Mehedintz), 72 kilometros, ao sr. C. J. Vernesce; de Bucharest a Bucarestinoi (Ilfov), ao sr. Nic Basilescu; de Bucharest a Caxioare (Ilfov e Vlascha) 43 kilometros, a Em. Balleane e Marincescu Bragadir; de Buzeo a Sibiciu (Buzeo), 56 kilometros, a Budishteane e Ai. G. Jenesce; de Turga-Ocna aos banhos de Slanic (Bacan), ao engenheiro P. A. Ralsh; de Rucar a Gaesti, com ramal para Targovista, 85 kilometros, e de Pucioasa a Magura, 27 kilometros, á Sociedade mineira; de Toulcea a Constanza, 135 kilometros, a Ion Pusch-carin; de Jilavele-Slebozia (Ialemitza) 74 kilometros, a I. M. Ramniceane; e de Neamtz a Paschani, 34 kilometros, a Popevici e Catargi.

Madame Maria Lecca, que obteve a concessão para a construção da linha Racaciuni-Viforeni (Bacau), pediu ao ministro das obras publicas auctorisação para prolongar essa linha até Vaslui.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

Recursos effectivos da Companhia e sua applicação durante o anno de 1899

Em harmonia com as informações dadas nos ultimos relatorios, encontrareis no logar competente (documento n.º 5) o desenvolvimento de todas as operações, em dinheiro, em 1899 e da applicação dada aos fundos recebidos.

Esse documento resume-se no seguinte:

#### Recursos

Saldos em 31 de dezembro de 1898:

Caixa em Lisboa.....	48:127\$266	
Letras de cambio.....	13\$085	
Agencia aduaneira de Lisboa....	15:812\$435	
Agencia em Paris..... Fr.ª	7 265 94	1:307\$867
Crédit Lyonnais c/ deposito... Fr.ª	40.385,04	7:269\$308
Banco de Paris e dos Paizes Baixos..... Fr.ª	50,00	9\$000
Idem, c/ sequestro..... Fr.ª	700.000,00	126:000\$000
Crédit Industriel & Commercial Fr.ª	5.777,39	1:039\$929
Société Générale..... Fr.ª	268,73	48\$371
Banque Internationale de Paris..... Fr.ª	4.305,38	774\$968
Caisse de Reports.... Fr.ª	30.670,46	5:520\$684
Banque Liégeoise..... Fr.ª	7.066,15	1:271\$907
Banco de Brabant..... Fr.ª	8.137,56	1:464\$761
Bank für Handel & Industrie Mk.ª	660.076,00	148:517\$100
Glyn Mills Currie & C.ª... £	69.838-12-5	269:273\$794
B. Lisboa e Açores (cambias) £	136.025-17-11 fr.ª	27.354,86
		617:040\$405
		1.243:495\$880

Deduzindo: Saldos credores:

Crédit Lyonnais	685\$432	
Comptoir National d'Escompte	83\$394	
Banco Lisboa & Açores, c/ especial.....	389:075\$215	389:844\$041
		853:646\$839

1.º — Dinheiro recebido das estações da linha.....	4 289:727\$041
2.º — Dinheiro recebido de receitas fóra do trafego.....	10:972\$920
3.º — Dinheiro recebido de devedores por transporte em c/c.....	191:589\$768
	4.492:289\$729

Transporte.....	4.492:289\$729
4.º — Dinheiro recebido de diversos por serviços combinados...	218:759\$817
5.º — Dinheiro recebido por c/ da Caixa de Soccorros, Reformas e Pensões.....	249:069\$216
6.º — Dinheiro recebido da venda de productos da via.....	1:395\$475
7.º — Dinheiro recebido por avarias no mobiliario, atrazo de comboios e outros.....	797\$447
8.º — Dinheiro recebido por aluguer e avarias em material circulante e manobras.....	119\$645
9.º — Dinheiro recebido de devedores em c/ corrente.....	620:802\$817
10.º — Dinheiro recebido de diversas proveniencias.....	110:748\$133
11.º — Descontos aos portadores d'obrigações por sello de novas obrigações.....	9\$504
	5.756:081\$412
Somma total.....	6.609:728\$251

#### Applicação

1.º — Pago por despesas d'exploração e construção.....	1.496:967\$600
2.º — Pago por abastecimento de material.....	1.079:904\$259
3.º — Pago por impostos em França e Portugal	343:802\$259
4.º — Pago a diversos por serviços combinados	45:662\$069
5.º — Pago a diversos em c/ corrente.....	750:761\$544
6.º — Pago por differenças de cambio em transferencias de fundos para o estrangeiro.....	501:811\$495
7.º — Pago por coupons de obrigações.....	1.488:518\$133
8.º — Pago por amortisação d'obrigações do anno de 1898.....	157:362\$917
9.º — Pago por restituição á Caixa de Soccorros, Reformas e Pensões.....	255:628\$432
10.º — Pago por estudos da linha de Sant'Anna a Vendas Novas.....	5:154\$615

Saldo em 31 de dezembro de 1899:

Caixa em Lisboa.....	78:831\$978
Letras de cambio.....	170\$488
Agencia aduaneira de Lisboa....	2:065\$080
Agencia em Paris..... Fr.ª	7.952,59
Crédit Lyonnais c/ deposito Fr.ª	65.465,60
Glyn Mills Currie & C.ª..... £	18-17-8
Société Générale du Crédit Industriel & Commercial.. Fr.ª	799,80
Bank für Handel & Industrie, Mk.ª	778.126,00
B. L.ª & Açores-£	124.764-12-5, fr.ª
	26.515,76
	566:159\$631
	838:193\$259

A deduzir:

Banco Lisboa & Açores, c/ especial	354:138\$415	484:054\$844
Somma total.....	6.609:728\$251	

(Continúa).

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Transporte de cal e pedra de cal

No dia 15 de outubro de 1900 é posta em vigor uma nova tarifa combinada entre esta Companhia e a da Beira Alta, os caminhos de ferro do Minho e Douro e a Companhia do Porto á Povoá e Famalicão, cujo fim é favorecer os transportes de cal e pedra de cal das estações de Figueira da Foz a Murte de e de Amieira para os destinos de Porto (Alfandega) e varias outras estações das linhas do Minho e Douro e Porto á Povoá e Famalicão, sem reciprocidade.



Para preços e condições vêr a tarifa que se acha affixada nas estações interessadas e a venda ao preço de 10 réis cada exemplar, no serviço de Trafego d'esta companhia, estação de Santa Apollonia.

Lisboa, 6 de outubro de 1900.

Esta Companhia resolveu, mediante auctorisação do Governo, retirar da composição dos comboios correios n.ºs 8, 15, 121 e 124 as carruagens de 1.ª classe directas entre Badajoz, Figueira e Espinho, a partir do dia 8 do corrente.

Lisboa, 4 de outubro de 1900.

*Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á fronteira portugueza, Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia de França e Orleans.*

Desde 15 do corrente estarão em vigor as seguintes tarifas para transportes directos entre Portugal e França:

1.º P. H. F. n.º 3 grande velocidade — Recovagens e generos frescos de Paris ou Bordeus-S. Jean para Pampilhosa e Lisboa ou vice-versa, applicavel a expedições de peso minimo de 5 kilogrammas.

2.º P. H. F. n.º 4 pequena velocidade — Transportes de mercadorias de todas as qualidades, de Paris-Ivry e Bordeus-S. Jean a Pampilhosa e Lisboa ou vice-versa.

Preços por expedição desde 50 kilos ou pagando como tal.

" " " " " por wagon de 5 000 kilos ou pagando como tal.

" " " " " de 10 000 kilos ou pagando como tal.

Para demais esclarecimentos e preços, vêr as tarifas affixadas nas estações interessadas.

Lisboa, 6 de outubro de 1900.

## Caminho de ferro de Guimarães

### Aviso ao publico

Continuação do comboio n.º 35, de recreio aos domingos, durante o mez de outubro de 1900. — Pelo presente se annuncia que nos dias 7, 14, 21 e 28 de outubro proximo, se effectua n'esta linha o comboio n.º 35, do serviço de verão, em substituição do comboio n.º 3, para corresponder com o comboio n.º 203 da linha do Minho, que parte do Porto á 15 da tarde.

O regresso dos passageiros que sigam por este comboio tem lugar pelo comboio n.º 15 d'esta Companhia, que parte de Guimarães ás 8-35 da noute e de Vizella ás 8-57.

Preços dos bilhetes: Porto a Vizella, 1.ª classe, 1\$140; 2.ª, 1\$010; 3.ª, 490. Porto a Guimarães, 1\$250; 1\$120 e 510.

Porto, 21 de setembro de 1900.

## ARREMATACÕES

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de balanças romanas de 2.000 kilogrammas

No dia 22 de outubro proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 8 balanças romanas, centesimaes da força de 2.000 kilogrammas.

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

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

Lisboa, 28 de setembro de 1900.

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de artigos de escriptorio

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 23 do corrente mez á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao con-

curso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 50\$000 réis.

As amostras dos artigos a fornecer acham-se patentes nos armazens geraes.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importância total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as tres da tarde.

Porto, 4 de outubro de 1900.

#### Fornecimento de pedra britada

Pelo presente se faz publico que no dia 25 do corrente, á uma hora da tarde, se ha de proceder, na direcção d'estes caminhos de ferro, perante s. ex.ª o conselheiro director, ao concurso publico para a arrematação do fornecimento de 5.000 metros cubicos de pedra britada, para balastro.

O deposito provisorio, para poder ser admittido como licitante, será de 37\$500 réis, e o definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

O caderno de encargos e condições de arrematação podem ser examinados, em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, na secretaria do serviço de via e obras, em Campanhã, e no escriptorio da 3.ª secção do mesmo serviço, da estação da Regua.

Porto, 5 de outubro de 1900.

#### Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 24 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 20.000 kilogrammas de massaroquinha, para limpeza de wagons e de machinas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 70\$000 réis e de apresentar uma amostra da massaroquinha a fornecer.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será 5 por cento da importância total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 5 de outubro de 1900.

*Lanço comprehendido entre a estação de Campanhã e a do Porto — Estação do Porto — Empreitada H — Terraplenagens, aqueductos e muro da rua do Loureiro.*

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 24 de novembro do corrente anno, pela uma hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção do Minho e Douro, em Campanhã, ao concurso publico para a arrematação de terraplenagens e construção de aqueductos e muro da rua do Loureiro, que constituem a empreitada H, da estação do Porto.

O deposito provisorio a fazer para ser admittido como licitante será de 830\$000 réis e o deposito definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

O projecto e condições da arrematação e caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 3 da tarde, nos escriptorios do serviço da construção, rua da Estação n.º 107, 1.ª, em Campanhã.

Porto, 10 de outubro de 1900.

#### Fornecimento de 5.000 metros cubicos de pedra britada para balastro d'estas linhas

Pelo presente se faz publico que no dia 25 do corrente, á 1 hora da tarde, se ha de proceder na direcção d'estes caminhos de ferro, perante o sr. conselheiro director, ao concurso publico para a arrematação do fornecimento de 5.000 metros cubicos de pedra britada para balastro.

O deposito provisorio, para poder ser admittido como licitante, será de 37\$500 réis e o definitivo de 5 p. c. do preço da adjudicação.

O caderno de encargos e condições da arrematação podem ser examinados, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secretaria do serviço de vias e obras, em Campanhã, e no escriptorio da 3.ª secção do mesmo serviço na estação da Regua.

Porto, 5 de outubro de 1900.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

**LISBOA** João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondência em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

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

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

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

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

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

**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 à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

**PORTO** Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 13000 a 13400 réis diários.

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

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

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

**CALDAS DA RAINHA** Hotel Madrid. — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

**CASCAES** Hotel Central. — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

**CINTRA** Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 13500 réis a 23000 réis. — Proprietario, João Nunes.

**CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Rôndão Garcia Vinhas.

**GUIMBRA** Hotel dos Caminhos de Ferro. — Praça 8 de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

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

**MADRID** Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** D. Alejandro Campero. — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

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

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

**FARO** Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

**FIGUEIRA DA FOZ** Grande hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 13200 a 23000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

**LEIRIA** Hotel Central. — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcédível. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français.

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 13000 réis por dia até 13500. — 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. Cosinha e serviço à 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 13000 a 13200 réis; em setembro, desde 13200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Ripert para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

**SANTIAGO (Galliza)** Hotel Restaurante e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Gödenzi & C.ª

**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.

**SOBRADO DE PAIVA** Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.



# FABRICA

DE

## H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º Rua da Fabrica, 25.

## PRODUCTOS

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

# ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

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

Em 29 de Outubro

O paquete **Magdalena**.

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

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto: — W. G. Tait & C.<sup>a</sup> — R. dos Ingleses, 23, 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Outubro de 1900

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.
11-5 m.	11-35 m.	12-0 m.	12-20 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.

C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-25 m.	9-2 m.
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.
9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-32 m.
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-0 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.
12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.
1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-50 t.
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-2 t.
3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-20 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-32 t.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-0 t.
4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-50 t.
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-2 t.
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.
6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-32 t.
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-0 n.
7-40 t.	8-17 n.	7-45 t.	8-50 n.
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-2 n.
9-10 n.	9-47 n.	9-15 n.	10-20 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-32 n.
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-50 n.
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.
12-10 n.	12-47 n.	12-15 n.	1-20 n.
12-15 n.	1-20 n.	12-55 n.	1-32 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-25 m.	7-31 m.	4-50 m.	5-49 m.
7-55 m.	8-35 m.	6-35 m.	7-34 m.
8-5 m.	9-12 m.	8-0 m.	9-11 m.
9-40 m.	10-45 m.	9-20 m.	10-10 m.
10-55 m.	11-35 m.	9-50 m.	10-25 m.
11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	12-1 t.
1-0 t.	2-7 t.	12-40 t.	1-26 t.
2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.	2-5 t.
4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.	3-46 t.
4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-10 t.
5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.	6-55 t.
7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.
9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.	8-25 n.
10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.
11-15 n.	12-24 n.	10-50 n.	12-5 n.
12-45 n.	1-52 n.	12-5 n.	12-41 n.

Lisboa	Sacavem	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Lisboa	Povoa	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.
3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.
12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.

Lisboa	Santarém	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	10-12-5 t.
6-11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	6-7-42 t.

Lisboa	Porto	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	5-32 t.
8-0 m.	9-235 t.	4-0 m.	5-37 t.
8-20 m.	11-20 n.	2-45 t.	5-58 m.
11-0 m.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.
6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.
8-45 n.	—	—	4-9-0 m.
10-30 n.	7-41 m.	—	—

Lisboa	Figueira	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.
7-35 m.	2-59 t.	3-40 t.	11-45 n.
6-30 t.	5-10 m.	11-10 n.	9-0 m.

Lisboa	Entrono.	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	5-50 m.
4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	6-10-10 n.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-20 m.	12-17 t.	1-5 n.	1-6-4 t.
8-0 m.	12-13 t.	6-55 t.	11-35 n.

Alfarellos	Porto	Alfarellos	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.
4-15 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.

Aveiro	Porto	Aveiro	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-10 n.	5-52 m.	4-10 t.	6-54 t.
—	—	10-10 n.	1-29 n.

Ovar	Porto	Ovar	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-30 m.	6-49 m.	10-35 m.	12-5 t.
12-50 t.	2-10 t.	5-20 t.	6-52 t.
7-30 t.	9-3 n.	6-35 t.	8-6 n.

Espinho	Porto	Espinho	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-0 m.	8-49 m.	5- m.	5-50 m.
8-55 m.	9-55 m.	7-35 m.	8-13 m.
10-20 m.	11-19 m.	9- m.	9-59 m.
12-50 t.	1-48 t.	11-25 m.	12-24 t.
4-15 t.	5-15 t.	2-25 t.	3-24 t.
5-7 t.	6-5 t.	3-30 t.	4-29 t.
11-10 n.	12-10 n.	9-15 n.	10-14 n.

SUL E SUESTE			
Lisboa	Setubal	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-5 m.	8-40 m.	8-15 m.	10-0 m.
7-45 m.	10-5 m.	9-0 m.	10-55 m.
12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.
4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	4-45 t.
6-0 t.	7-45 t.	5-45 t.	7-25 t.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-10 m.	4-30 t.	7-15 m.	12-56 t.
12-25 t.	6-34 t.	10-0 m.	5-55 t.
—	—	1-25 t.	6-45 t.

FIGUEIRA	Mangualde	FIGUEIRA	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.

Mangualde	Guarda	Mangualde	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
10-42 n.	1-35 n.	1-25 n.	4-25 m.

MINHO E DOURO			
Porto	Braga	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
6-40 m.	8-30 m.	7-50 m.	9-35 m.
8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.	2-15 t.
4-0 t.	6-0 t.	2-26 t.	4-10 t.
11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.	7-10 t.
5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 n.
7-11-40 n.	1-29 n.	9-10 n.	11-0 n.

Porto	Valença	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.

Porto	Vianna	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.

Vianna	Valença	Vianna	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	3-0 t.	1- n.	8-50 m.

Porto	Regoa	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.	11-20 n.

Porto	Penafiel	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.	9-40 n.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.

GUIMARÃES			
Porto	Guimarães	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.	8-15 m.
6-40 m.	9-20 m.	10-20 m.	2-15 t.
8-0 m.	11-6 m.	1-25 t.	4-10 t.
11-0 m.	3-12 t.	4-5 t.	7-10 t.
5-30 t.	8-34 t.	6-55 t.	10-30 n.
—	—	8-35 n.	11-0 n.

a) Directos ou rapidos — b) Lisboa Caes
dos Soldados — c) Porto-Campanhã — d)
Alfarellos — e) Só aos domingos e sant.
f) Excepto aos dom. e sant. — g) Só aos
ab. — h) Ex. epto aos s. b. — i) Só aos 2.º e
3.º — j) Só aos 2.º, 5.º e sab. — k) Só aos
dom. e 4.º — l) Só aos 3.º e sab. — m) Só
os dom., 2.º, 4.º e 5.º — n) Só aos dom.,
4.º e 6.º — o) Ex. epto aos 3.º e 6.º — (p
Só aos dom. e 5.º — q) Só aos 5.º — r) Só
as 2.º, 4.º e 6.º — s) Só aos 3.º, 5.º e sab.
Só aos 2.º feiras.



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL



### O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, vap. allem. **Reichstag**. Sahirá a 18 de outubro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8 2.º



**Anvers** e Havre, vapor sueco, **Karin**. Sahirá a 25 de outubro.

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



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor all. **Petropolis**. Sahirá a 17 de outubro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão. **Ilhas**. Sahirá a 3 de novembro.

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



**Bordeus**, (em direitura) vapor fr. **Brésil**. Sahirá a 23 de outubro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



**Cape-Town**, Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Canarias**. Sahirá a 1 de novembro.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio 19, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vapor fran. **Cordillere**. Sahirá a 22 de outubro.

Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



**Havre**, e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 18 de outubro.

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



**La Palice** e Liverpool, vapor inglez **Luzitania**. Sahirá de 20 a 21 de outubro

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



**Liverpool**, (directo) vapor ing. **Minho**. Esperado a 17 de outubro.

Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia) S. Jorge, (Velas) Caes do Pico e Fayal, vapor port. **Funchal**. Sahirá a 20 de outubro.

Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Maranhão** e Ceará, vapor inglez **Jaffa**. Sahirá a 5 de novembro.

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



**Pará** e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 16 de Novembro.

Agentes, Orey Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.º



**Pará** e Manaus, (via Madeira) vap. ing. **Madeirense**. Sahirá a 18 de outubro.

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



**Pará**, Manaus e Maranhão, vapor allemão **Croatia**. Sahirá a 24 de outubro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Hildebrand**. Sahirá a 26 de outubro.

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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Colonia**. Sahirá a 22 de outubro.

Agente, Augusto Freire. Largo do Pelourinho, 19, 1.º



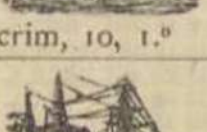
**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Entre Rios**. Sahirá a 2 de novembro.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.º



**Pernambuco** e Parahyba do Norte, vapor inglez **Scholar**. Sahirá a 24 de outubro.

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



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinã, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a 21 de outubro.

Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata 8, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 16 de outubro.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. dos Capellistas, 31, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Magdalena**. Sahirá a 29 de outubro.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaizo e mai portos do Pacifico, vap. inglez **Liguria**. Sahirá a 24 de outubro.

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

## ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A communicação mais rapida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis.