

# 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: Antwerpia, 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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

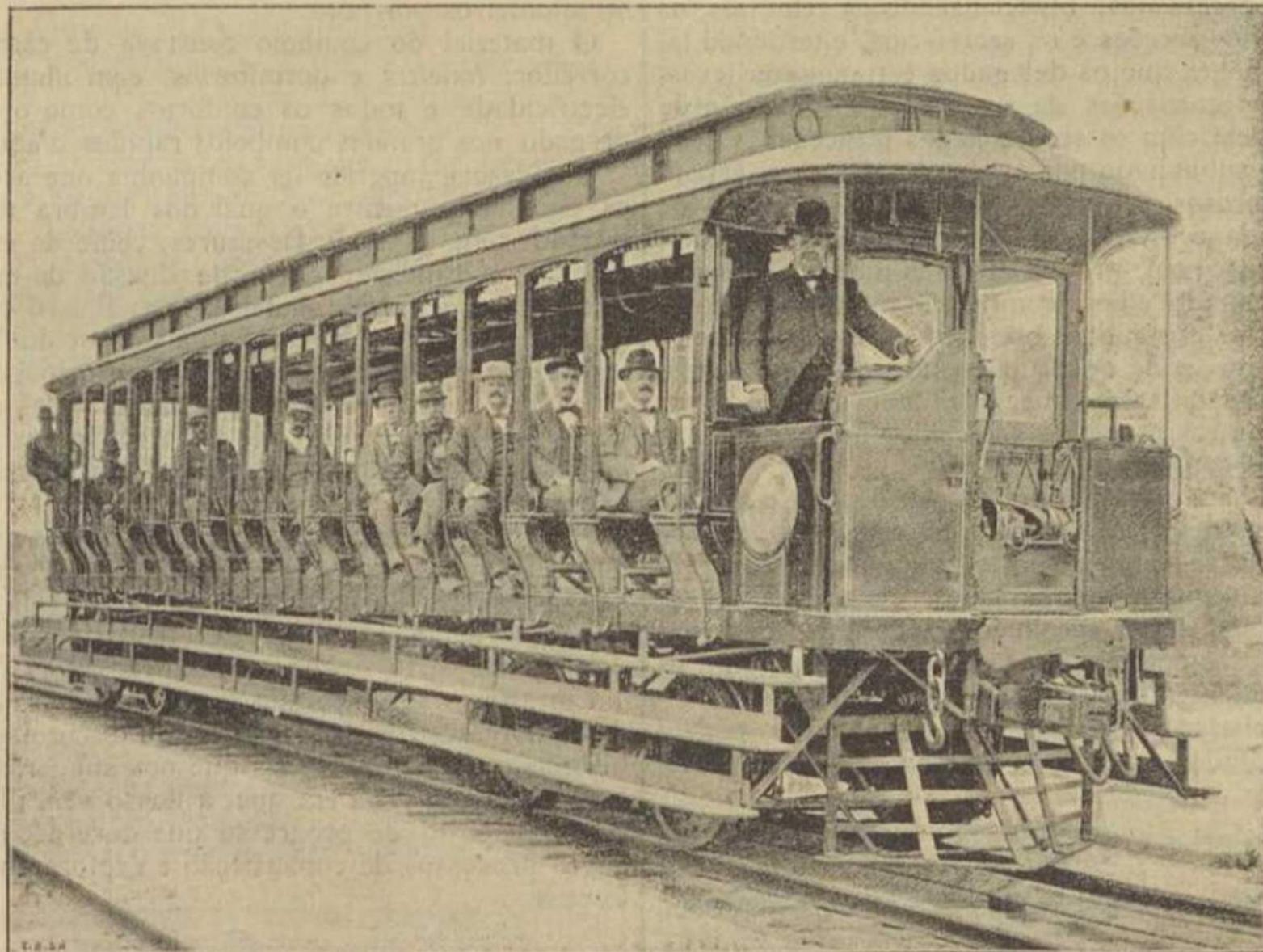
## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

	Páginas
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

O MAPPA DE FRANÇA.....	309
AS NOSSAS GRAVURAS.....	309
O CAMINHO DE FERRO DAS TRES AMÉRICAS.....	309
NOTAS DE VIAGEM.....	310
PUBLICAÇOES RECEBIDAS.....	310
TRACÇÃO ELECTRICA — Hespanha — França — Holland — Italia — Alemanha — Inglaterra — Estados Unidos.....	310
CARGA DOS EIXOS NAS VIATURAS.....	311
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis .....	311 a 313
A POMBA-CAMINHO DE FERRO.....	314
LINHAS PORTUGUEZAS — Carris de ferro do Porto — De Quelimane ao Ruo — Mormugão — As Linhas da Zambezí.....	314
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Mexico — Japão — Luxemburgo — Chili — República Argentina — Uruguay — Oceania — Roumanía .....	314 e 315
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de Administração (continuação) .....	316
AVISOS DE SERVIÇO .....	316
ARREMATAGENS .....	317
AGENDA DO VIAJANTE .....	318
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1900 .....	319
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA .....	320



Carruagem automática da linha de Berlim (Systema de tres ralis)

## CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

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 realizou-se a sessão de encerramento dos trabalhos, depois de duas sessões plenarias, em 27 e 28, em que se foram aprovando, ou adoptando, segundo o termo consagrado, as conclusões das secções, ficando

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

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 6º 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 impeccável, d'um conhecimento perfeito das necessidades que se impõem, actualmente, para a construcção e para a exploração das vias ferreas. Foram ordenados, esclarecidos e profícios. As contradições e os dissensimentos desapareceram. Fez-se luz, clara e limpida, sobre todos os assuntos. 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 comunicar entre si os resultados obtidos e as esperanças de novos e sucessivos progressos. E foi uma tarefa admiravelmente cumprida. Os materiaes que o congresso accumulou são d'uma inapreciável riqueza e a obra d'elle representa um verdadeiro tesouro.

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

Seguidamente o sr. Picard agradeceu o concurso de todos os congressistas, especialisando 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 franceses. O seu discurso foi sublinhado por aplausos dos mais espontâneos e calorosos.

Em seguida o sr. Dubois, como presidente da commissão internacional, propôz diversas modificações nos estatutos. Segundo elles a commissão internacional passa a compôr-se dos antigos presidentes de sessão, membros de direito, e de quarenta e oito membros eleitos, escolhidos nas diferentes nacionalidades, podendo agregar a si outros membros escolhidos no paiz onde se realizarem 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. Nessa 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 rês, nas seguintes condições:

1 delegado pelas explorações que não excedam 100 kilómetros.

2 delegados pelas explorações que não excedam 300 kilómetros.

3 delegados pelas explorações que não excedam 500 kilómetros.

1 delegado a mais por grupo de 500 kilómetros ou por fracção de 500 kilómetros 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 português e ficando apenas por completar as duas vagas pertencentes á America, as quaes oportunamente serão preenchidas.

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

do congresso se realisasse em Washington, no anno de 1904. Aprovada 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 realisou 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, organisada 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*, sistema Hall, entre aquellas duas estações, a uma distancia de Paris de 155 kilometros, a primeira, constando de funcionamento dos signaes á passagem dos comboios, anuncio d'esta passagem nas estações anteriores e posteriores; jogo dos motores dos signaes, interrupção da via pela passagem imprevista d'um trem, etc.

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

A ida foi oferecido 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 rápidos d'aquelle rête.

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 telegraphic; Descournut, engenheiro principal da tracção, foi inexcedivel 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 rête algériana; Fernando Cumont, engenheiro; etc.

De Portugal foi apenas o nosso director.

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

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 OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio  
e Industria

Repartição da Propriedade Industrial

### Aviso

Em observancia do disposto no artigo 13º § 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 «fabricação de wagons e carruagens de todos os typos usados para transito de mercadorias e passegeiros»

ros em caminhos de ferro de viação acelerada, empregando n'esta fabricação meios mechanicos, accionados por qualquer natureza de motor, e meios manuaes », feito por Campos & Moraes, foi indefrido 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.<sup>a</sup> secção.

## Os desastres em caminhos de ferro

Os recentes descarrilamentos nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, muito proximos uns dos outros e de alguma importancia, atrahiram as attenções 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 teem a vantagem de convencer, porque os numeros não pôdem 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 afirmar 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 civilisação e de progresso, em matéria de desgraças de caminhos de ferro.

A estatística a que nos estamos referindo prova que, no espaço d'un anno, foram mortas, feridas e contusas, por accidentes ocorridos nos caminhos de ferro dos Estados Unidos, 22.000 pessoas, isto é, mais que as perdas sofridas 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

	Oficiais	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 ocorridos 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 fizessemos a estas cifras prejudicaria o efecto da exposição. A eloquencia dos algarismos é das que se impõem.

## A ventilação dos tunneis

A ventilação dos tunneis é um dos assumtos sobre os quaes os engenheiros não conseguiram, ainda, chegar a um accordo. 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 practica, 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 extraido 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'un rio, fazem功用ar 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 trafejo e o emprego de combustivel de muito fumo obligaram a companhia a adoptar n'elle a ventilação artificial do systema de Saccardo, a qual consiste n'un apparelho 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

Florencia a Bolonha, sendo muito provavel que se adopte, igualmente, 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 acordo sobre se convém acelerar essa marcha ou se é mais vantajoso reduzil-a.

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 adicional de combustivel não é senão uma das varias causas do aumento 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 diferença 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 prática reconhece-se que o aumento 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 diferença 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 pôdem evitarse, 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 obtém 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 incalculável.

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 introducção no serviço obrigou a aumentar 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 relatorio 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 construções e com os trabalhos emprehendidos 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 aumentou tanto em numero como em receitas, accusando-se uma progressão no transporte dos passageiros de côn. Deve, porém, considerar-se que estas cifras se resentem da affluencia da populaçao 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. Juntao-lhe o dos passageiros que utilizaram 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 aumentaram, principalmente por motivo dos transportes militares realizados a preços muito inferiores aos que estabelece a tarifa geral. O valor do activo disponivel em 31 de dezembro figura no relatorio 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.

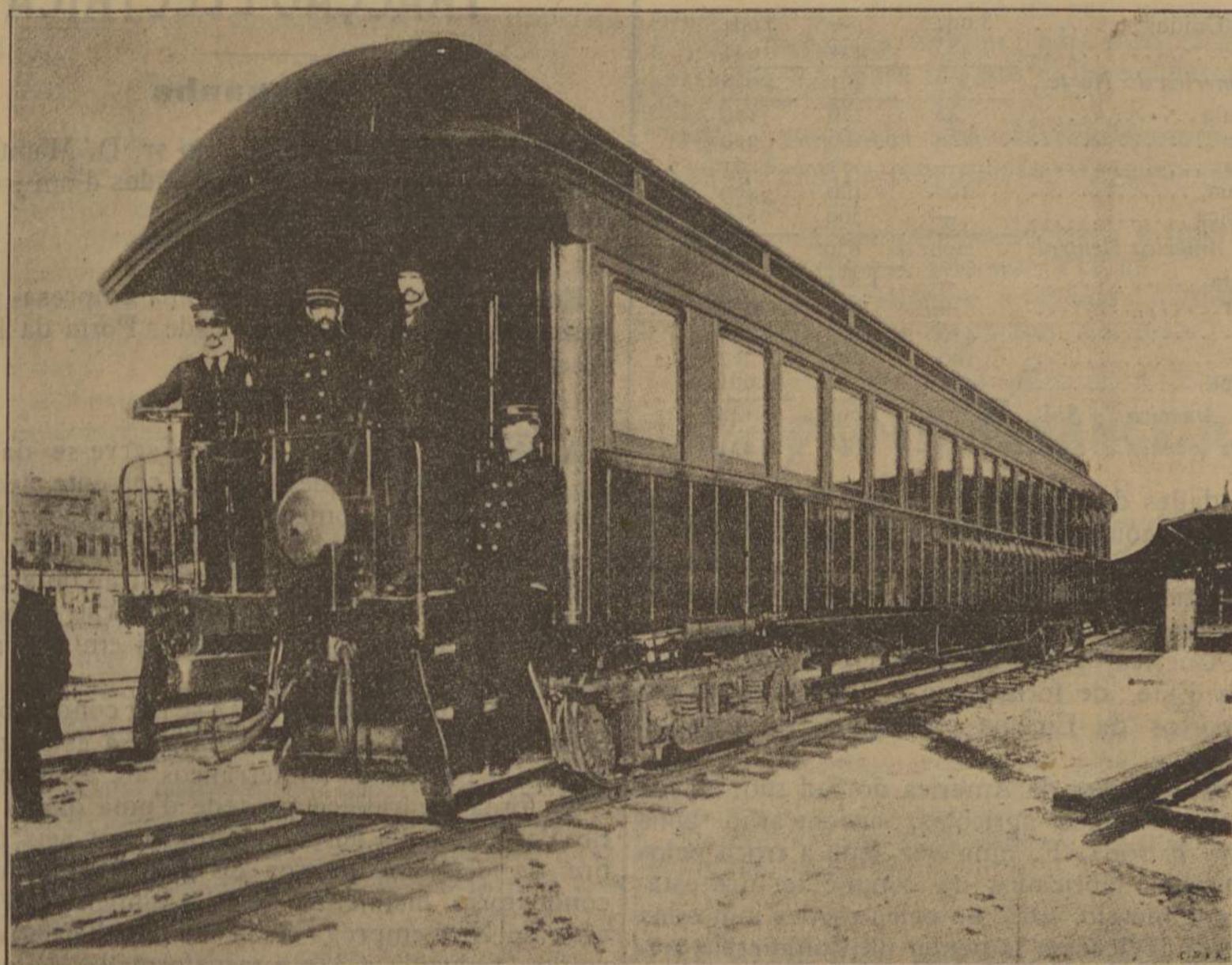
A cidade do Porto que expoz vistas photographicas, trabalhos de architectura em granito, as estatuas de S. José, de S. Joaquim da Penitencia, da Bondade, plantas da distribuição de agua nas cidades, e outros documentos especiaes; tem uma medalha de ouro.

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 sistema, 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 comercial 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 pôde ser mais convidativo. E' de molde a provocar uma larguissima extracção do interessante mappa que tão assignaldo exito alcançou.

Os assignantes da *Gazeta dos Caminhos de ferro* pôdem trocar os seus mappas em papel pelos novos mappas envernizados, enviando-os a esta administração com o accrescimo 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 pôdem 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 emprehendimento 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 comissão que o congresso norte-americano nomeou para esse fim demonstra que se pôde encontrar um caminho praticável para a linha e que se pôde construir o caminho de ferro em curto espaço de tempo. Damos, em seguida, um quadro em que figuram as distâncias parciais do referido caminho de ferro, o numero de kilometros já construídos e o dos que ainda falta construir:

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

As necessidades do commercio pôdem fazer com que em breve se dê começo á construção 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 forma 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 agrícolas, 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 pôde estabelecer e fomentar um commercio marítimo com a America do Sul, impõe-se a necessidade de promover, por meio do caminho de ferro, os meios rápidos de comunicação.

São grandes os obstáculos que ha a vencer; superiores ás dificuldades 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 emprehendimento, porque as riquezas inexploradas da America do Sul são maiores que as de qualquer outro continente. A sua capacidade agrícola é illimitada; tem os maiores rios do mundo; o seu solo pôde 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 metallíferos do Perú e penetre nas ricas pampas do Brazil e da Argentina deve ter um grande futuro. Os productos dos tres grandes valles do Orinoco, 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 publicámos n'este numero.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Guia oficial dos caminhos de ferro belgas.— Recebemos de Bruxellas o guia oficial de passageiros com todos os caminhos de ferro belgas. É um elegantissimo volume, impresso a cores. 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 rête 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 pôde 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'água do rio Vare. A linha aerea é formada por seis fios de cobre de 7,25 millimetros de diametro, formando dois conductores distintos. Para a alimentação directa da rête 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 construção 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 emprehende é a *Zuid-Hollandsche elektrische spoornweg Maatschappij*, fundada em janeiro com o capital-accções de 3 milhões de florins.

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

A installação da linha e a construção dos apparelhos 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 immediacões do rio Arda, perto de Morbegne. A corrente será de 3.000 voltios.

O material electrico foi encommendado a uma fabrica de Budapest.

**Allemânia**

A real direcção dos caminhos de ferro alemães inaugurou, recentemente, um serviço regular de comboios eléctricos 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 aumentará.

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 nesse caso o consumo é de 1.200 amperios e 600 voltios.

**Inglaterra**

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

A via será construida em linha recta, com tres rails. Não haverá estações intermédias, nem passagens de nível. 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 forma 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 intervalos de poucos minutos. Para evitar que se alcancem no caminho uns aos outros foram adoptadas precauções especiaes. Teem todos, tambem, freios potentissimos.

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

**Estados Unidos**

Um dos promotores da tracção eléctrica nos Estados Unidos, o sr Syagne, foi o primeiro que poz em prática o sistema 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 sistema 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 arranço é muito mais rapido porque, sendo todos os eixos motores, o peso adhérente alcança o maximo e o comboio atinge, assim, muito rapidamente, a sua velocidade de regimen. Se as estações estão proximas pôde-se suprimir, quasi imediatamente, 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 sistema 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 diferença 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.

Nalgumas 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.

**PARTÉ FINANCIERA****CARTEIRA DOS ACCIONISTAS****Companhia Real dos Caminhos de ferro através da Africa**

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assuntos 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 commençaient 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'object 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 499 frs. Voici le tableau des ventes effectuées par la compagnie du 10.º exercice (du 1.º abril 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.....	1.128.017	4.487.130 \$015
Période correspondante du précédent exercice .....	1.104.866	4.387.807 \$784
Déférence en faveur de l'exercice en cours.....	23.151	99.322 \$231

Rien à dire des fonds *Helleniques* 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 prélevera 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 *Ly'on* à 1.845 frs.

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'agirait 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 *Cacérès* 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 décennie septembre 1900 se sont élevées à 2.800.000 frs. contre 2.290.000 frs. pour la même période 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 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 indecise, 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 consequência natural das ultimas notícias do Brazil, muito mais tranquilizadoras, sob todos os aspectos, que as do meio passado, os mercados portugueses apresentaram maior animação na ultima quinzena. Foi o caso que o Banco da República obteve dos tribunais do Rio de Janeiro a aprovação do acordo 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 nesse mesmo dia a Banco emitirá as apólices de 3 p. c. Tudo leva a crer que, a partir desse 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, portugueses e brasileiros, terão a lucrar com isso. Por outro lado o Banco Rural, o Banco de depósitos e descontos e o Banco Commercial, cuja situação era, também, anormal, declararam retomar o pagamento dos seus cheques, sem se servir dos 60 dias de espera que são uma das condições impostas aos depósitos bancários no Brazil. Da conjugação de todas estas notícias, demonstrações evidentes de que o estado de coisas no Rio de Janeiro tende a melhorar, resultou uma ação de benefício efectiva 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 fáceis que nas ultimas semanas variando as taxas reguladoras entre 5 1/2 e 7%. Os reportes estiveram difíceis 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 papéis do Estado e dos Bancos e Companhias o movimento foi regular. Os preços das inscrições poucas alterações tiveram. Do Banco de Portugal apareceu pouco papel à venda embora houvesse compradores. Banco Commercial e Banco Lisboa & Açores: poucas transacções. Banco Ultramarino: tendência fraca. Melhor cotadas, pela procura, as das Companhias das Aguas, do Gaz e das Moagens, embora as d'esta ultima febassem com algum papel à 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 Banco de Portugal.
" cheque..	38 5/7	38 1/4	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	743	746	No mercado ...
" cheque.....	748	750	Agio Buenos Ayres ...
Berlim 90 d/v.....	303	304	... 236
" cheque ....	305	306	Cambio do Brazil 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

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900			1899			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida ...	17 23 Set.	693	89.547.000	129.216	693	83.158.551	119.997	2.947.964.000	2.815.9.9.889	132.054.111	-
	24 30 "	"	91.988.000	132.738	"	83.158.551	119.997	3.039.952.000	2.889.068.440	140.883.560	-
Nova rede garantida .....	17 23 Set.	380	14.374.000	37.826	380	13.343.449	35.114	375.774.000	358.714.111	17.059.889	-
	24 30 "	"	15.724.000	41.378	"	13.343.449	35.114	391.498.000	372.057.560	19.440.440	-
Sul e Sueste .....	27 2 Set.	488	25.497.870	52.249	475	19.511.304	41.076	638.583.329	625.839.710	12.743.619	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.....	9 15 Jul.	353	23.896.550	67.695	353	24.430.635	69.208	614.086.303	587.960.570	26.115.733	-
	16 22 "	"	23.739.163	67.249	"	22.004.345	62.335	637.815.466	609.964.915	27.850.551	-
	23 29 "	"	26.523.719	75.138	"	23.510.674	66.602	664.339.185	633.475.589	30.863.596	-
Beira Alta .....	27 2 Set.	253	13.653.135	53.964	253	10.129.770	40.038	235.747.394	210.632.411	25.114.983	-
	3 9 "	"	8.737.640	34.536	"	8.455.432	23.420	244.485.034	219.087.843	25.397.191	-
	10 16 "	"	8.917.234	35.245	"	7.784.130	30.767	253.402.268	220.871.973	32.530.295	-
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	20 26 Ag.	105	2.308.795	21.988	105	1.464.496	13.947	52.220.783	50.266.241	1.954.542	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães .....	10 16 Set.	34	2.334.205	68.653	34	1.506.850	44.319	68.408.201	65.833.546	2.574.655	-
	17 23 "	"	2.191.025	64.441	"	1.631.320	47.980	70.599.226	67.464.866	3.134.360	-
Porto á P. e Famalicão	15 31 Ag.	64	7.872.027	123.000	64	5.474.121	85.533	72.535.183	63.012.698	9.522.485	-
	9 15 Set.	3656 Ps.	2.515.822	688.3656 Ps.	688.3656 Ps.	2.324.230	635 Ps.	69.876.060	68.926.912 Ps.	949.148	-
Norte de Hespanha ..	16 22 "	"	2.478.519	677	"	2.349.468	642	72.354.580	71.276.381	1.078.199	-
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	10 16 Set.	3650	1.911.196	523.3650		1.673.352	458	63.906.621	62.496.496	1.410.124	-
	17 23 "	"	1.976.872	541	"	1.767.175	484	65.883.493	64.263.672	1.619.821	-
	24 30 "	"	2.087.035	571	"	2.003.594	548	67.970.528	66.267.266	1.703.262	-
Andaluzes .....	3 9 "	1067	425.060	398.1067		394.984	370	13.543.069	12.719.834	823.235	-
	10 16 "	"	382.429	358	"	368.558	345	13.925.498	13.088.392	837.106	-
	17 23 "	"	403.290	377	"	400.084	374	14.328.789	18.488.476	840.313	-
Madrid — Caceres ...	17 23 "	429	82.394	191.429		77.859	181	2.847.804	2.740.871	106.933	-
	24 30 "	"	83.841	195	"	79.113	184	2.931.646	2.819.985	111.661	-
Zafra a Huelva .....	17 23 Set.	180	37.250	206.180		35.032	194	1.261.422	1.157.077	104.345	-
	24 30 "	"	51.186	284	"	49.961	277	1.312.609	1.207.038	105.571	-
	1 7 Out.	"	44.802	248	"	37.098	206	1.357.411	1.244.136	113.275	-

## A pomba-caminho de ferro

Ha na Belgica uma pomba verdadeiramente admirável, 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 Liége a Waremme.

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

Desde o mez de janeiro até hoje o referido passaro tem feito o trajecto com uma constancia incrivel, 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, coloca-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 vôa, 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 vôa 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 lucta com algumas dificuldades 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 Tirlement, mas alli abandona o comboio e regressa, rapidamente, a Liége, 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 meses 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 aceitaram 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 sucedido o animalzinho ficar na estação á hora a que devia acompanhar o comboio e, causa 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 acompanhava 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 António 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 Ruo.** — Na sua ultima sessão a commissão superior technica de obras publicas do ultramar occupou-se do projecto do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo, submetido á approvação do governo pela Companhia dos Caminhos de ferro da Zambezia. 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 Zambezia.** — As ultimas noticias da Zambezia 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 prasos Anguasi e Andoni, arrendados á Companhia da Zambezia. As duas locomotivas teem os nomes dos mesmos prasos. As carruagens para passageiros são muito elegantes e vistas.

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 oficial 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 prasos em que essas empresas devem instalar os apparelhos de alarme para pôr os passageiros em comunicação com o machinista e com os outros empregados dos comboios em marcha.

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

A do Norte nos comboios expressos ascendentes e descendentes entre Madrid e Irun, n.<sup>os</sup> 1 e 2 e n.<sup>os</sup> 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 Cartagena, de Carcagente a Denia, de Gerona 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 prasos, a contar de 1 de marzo 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 auctorisou 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 aumentou 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 Torreon e Saltillo e estará concluída 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 thesouraria 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 Tamn-i, passando por Maruyama, Shirin, Hokute, 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 disponivel 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-Péttange e Longwy. Esta linha constitue uma segunda comunicaçao 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 Alemanha.

### 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 opiniao publica no Chili estava reclamando contra a insuficiencia e as pessimas condições dos wagons e locomotivas.

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

### República 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 aprovados.

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.

### Uruguai

Vae ser aberta, brevemente, ao servico 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 Irlandia .....	4.000
1892—Nova Caledonia—(Tremvia) .....	4
1894—Tahiti .....	114
” —Hawaii .....	

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 Shcela Herez á gare de Tergu-Jin, 25 kilometros, ao sr. Dinca-Schilere; de Buzen-Meledic (Buzee), 56 kilometros, ao sr. C. N. Stefanesc-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. Vernescce; de Bucharest a Bucarestinoi (Ilfov), ao sr. Nic Basilescce; de Bucharest a Caxioare (Ilfov e Vlascha) 43 kilometros, a Em. Balleane e Marinesce 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 públicas autorização para prolongar essa linha até Vaslui.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Relatório do Conselho de Administração

(Continuação)

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

Em harmonia com as informações dadas nos ultimos relatórios, 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. <sup>s</sup>	7 265,94
Crédit Lyonnais c/ deposito... Fr. <sup>s</sup>	40.385,04
Banco de Paris e dos Paizes Baxos..... Fr. <sup>s</sup>	50,00
Idem, c/ sequestro..... Fr. <sup>s</sup>	700.000,00
Crédit Industriel & Commercial Fr. <sup>s</sup>	5.777,39
Société Générale..... Fr. <sup>s</sup>	268,73
Banque Internationale de Paris..... Fr. <sup>s</sup>	4.305,38
Caisse de Reports .... Fr. <sup>s</sup>	30.670,46
Banque Liégeoise..... Fr. <sup>s</sup>	7.066,15
Banco de Brabant..... Fr. <sup>s</sup>	8.137,56
Bank für Handel & Industrie Mk. <sup>s</sup>	660.076,00
Glyn Mills Currie & C. <sup>s</sup> £	69.838-12-5
B. Lisboa e Açores (cambiales) £ 136.025-17-11 fr. <sup>s</sup>	27.354,86
	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
1.º — Dinheiro recebido das estações da linha.....	4 289:727\$041
2.º — Dinheiro recebido de receitas fóra do tráfego.....	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 Socorros, Reformas e Pensões.....	249:069\$216
6.º — Dinheiro recebido da venda de produtos da via.....	1:395\$475
7.º — Dinheiro recebido por avarias no mobiliário, atraço 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 provenientes.....	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

#### Aplicação

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	45:602\$069
5.º — Pago a diversos em c/ corrente.....	750:761\$544
6.º — Pago por diferenças de cambio em transferências de fundos para o estrangeiro.....	501:811\$495
7.º — Pago por coupons de obrigações.....	1.488:518\$133
8.º — Pago por amortização d'obrigações do anno de 1898.....	157:362\$917
9.º — Pago por restituição á Caixa de Socorros, Reformas e Pensões.....	255:628\$432
10.º — Pago por estudos da linha de Sant'Anna a Vendas Novas.....	5:254\$615

Saldo em 31 de dezembro de 1899:

Caixa em Lisboa.....	78:831\$978
Letras de cambio.....	170\$488
Agencia aduaneira de Lisboa.....	2:005\$080
Agencia em Paris..... Fr. <sup>s</sup>	7.952,59
Crédit Lyonnais c/ deposito Fr. <sup>s</sup>	65 465,60
Glyn Mills Currie & C. <sup>s</sup> £	18-17-8
Société Générale du Crédit Industriel & Commercial .. Fr. <sup>s</sup>	799,80
Bank für Handel & Industrie Mk. <sup>s</sup>	778.126,00
B. L. <sup>s</sup> & Açores-£	124.764-12-5, fr. <sup>s</sup>
	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

(Continua).

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Transporte de cal e pedra de cal

No dia 15 de outubro de 1900 éposta 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 à Povoa e Famalicão, cujo fim é favorecer os transportes de cal e pedra de cal das estações de Figueira da Foz a Murtede e de Amieira para os destinos de Porto (Alfandega) e varias outras estações das linhas do Minho e Douro e Porto à Povoa e Famalicão, sem reciprocidade.

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

Lisboa, 6 de outubro de 1900.

Esta Companhia resolveu, mediante auctorização do Governo, retirar da composição dos comboios correios n.º 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 portuguesa, 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, applicável a expedições de peso mínimo 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, vê 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 mês 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 noite e de Vizella ás 8-57.

Preços dos bilhetes: Porto a Vizella, 1.ª classe, 1\$140; 2.ª, 1\$10; 3.ª, 490. Porto a Guimarães, 1\$250; 1\$120 e 510.

Porto, 21 de setembro de 1900.

## ARREMATAÇÕES

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de balanças romanas de 2.000 kilogrammas

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

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

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 mês 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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório 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.º o conselheiro director, ao concurso publico para a arrematação do fornecimento de 5.000 metros cúbicos de pedra britada, para balastro.

O deposito provisório, 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 mês, 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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório 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 comprendido 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 provisório a fazer para ser admittido como licitante será de 83.000 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.º, em Campanhã.

Porto, 10 de outubro de 1900.

#### Fornecimento de 5.000 metros cúbicos 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 cúbicos de pedra britada para balastro.

O deposito provisório, 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 Regoa.

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

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

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

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

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

**PORIO** **João Pinto & Irmão.** — Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 13.<sup>o</sup>

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

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Propri. Victor Sassetti.

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

**LISBOA** **Restaurante Taynres.** — 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. Número telephonico, 450.

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

**PORIO** **Grande Hotel America Central.** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—15000 a 15400 réis diarios.

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

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

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

**CALDAS DA RAINHA** **Hôtel Madrid** — Magnifica situation.—Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.<sup>o</sup> ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

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

**CINTRA** **Hôtel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diario, 15500 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes.

**CINTRA** **Hôtel 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, Ronão Garcia Vinhas.

**CUIMBRA** **Hôtel dos Caminhos de Ferro** — Praça 8 de Maio.—Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcedivel aceito, 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 Ferent.** — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

**PARÍS** **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 Hespanola.

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

**ESTURIL** **Hôtel de Paris** — Casa de 1.<sup>o</sup> ordem.—Serviço esmerado. Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços rasoaveis. — Propri. Léon Lacam.

**FAKÓ** **Hôtel 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.<sup>o</sup> ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

**LEIRIA** **Hôtel Central.** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcedivel. — Carros para a Batalha Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle francais.

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

**MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Itália.** — De 1.<sup>o</sup> ordem; construido especialmente; proximo da estação e do Casino. Grandes salas—accommodações para familias. Cosinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propri.—Petracchi Felice.

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

**SANTIAGO (Galliza)** **Hôtel 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.º

**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala se portuguez, frances, inglez, italiano e alemão.—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'un dos melhores predios da villa oferece 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.<sup>o</sup> Rua da Fabrica, 25.**PRODUCTOS**

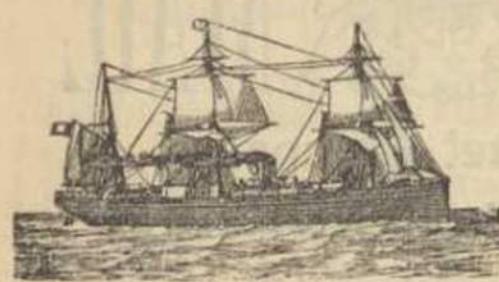
Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas,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

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa	Entronc.	Lisboa	Pamp.	V. Formoso	Pamp.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	8-5 m.	9-12 m.	8-0 m.	9-11 m.	10-0 m.	b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-40 m.	10-45 m.	9-20 m.	10-25 m.	10-0 m.	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 10-55 m.	11-35 m.	a 9-50 m.	10-25 m.	10-0 m.	b 10-10 n.		
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	12-1 t.	12-1 t.			
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	1-0 t.	2-7 t.	a 12-40 t.	1-26 t.	1-26 t.			
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.	2-5 t.	2-5 t.			
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	a 4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.	3-46 t.	3-46 t.			
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-10 t.	5-10 t.			
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-20 t.	5-30 t.	6-38 t.	5-55 t.	6-55 t.	6-55 t.			
11-15 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.	7-52 t.			
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.	8-25 n.	8-25 n.			
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	9-56 n.			
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	11-15 n.	12-24 n.	10-60 n.	12-5 n.	12-5 n.			
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-45 n.	1-52 n.	a 12-5 n.	12-44 n.	12-44 n.			
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-0 t.	5-25 t.						
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.						
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-40 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	7-49 m.			
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.					
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.				
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 p.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.				
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.				
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.				
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.				
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.				
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.				
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.				
C. SOBRE P. ARCOS C. SQDRÉ			Lisboa	Povoa	Lisboa	Lisboa	Porto	Aveiro	Pamp.	V. Formoso	Pamp.
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 n.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-0 t.	5-29 t.	—	—	c 10-10 n.	1-29 n.
1-0 t.	1-25 t.	2-0 t.	3-30 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 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			Lisboa	V. Franca	Lisboa	Lisboa	Ovar	Ovar	Porto	Braga	Porto
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	5-0 m.	7-50 m.	8-30 m.	8-15 m.
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.	10-35 m.	8-30 m.	7-50 m.	9-35 m.
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.	11-50 m.	10-30 m.	11-50 m.	12-15 t.
a 7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.	d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	3-32 t.	12-5 t.	4-0 t.	6-0 t.	4-10 t.
7-45 m.	8-50 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	a 8-0 m.	i 2-35 t.	b 5-37 t.			1-20 t.	1-20 t.	7-10 t.
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	12-50 t.	5-30 t.	8-20 n.	10-30 n.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.	11-0 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	1-48 t.	1-48 t.	1-48 t.	1-48 t.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	a 4-30 t.	i 11-30 n.	a 4-20 t.	m 11-35 n.	11-25 m.	11-25 m.	11-25 m.	11-25 m.
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-0 m.	d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	12-24 t.	12-24 t.	12-24 t.	12-24 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.	8-45 n.	10-49 m.	7-10 t.	d 9-0 m.	12-25 t.	12-25 t.	12-25 t.	12-25 t.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	12-30 t.	12-30 t.	12-30 t.	12-30 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.	Lisboa	Figueira	Lisboa	Lisboa	12-10 n.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
12-15 t.	1-20 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	12-10 n.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
a 1-10 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-50 t.	7-35 m.	2-59 t.	3-40 t.	11-45 n.	11-30 n.	11-30 n.	11-30 n.	11-30 n.
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	6-30 t.	5-10 m.	11-10 n.	9-0 m.	11-30 n.	11-30 n.	11-30 n.	11-30 n.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-20 t.	Lisboa	Porto	Lisboa	Lisboa	11-30 n.	1-40 t.	2-20 n.	7-10 t.
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	8-32 t.	11-30 n.	2-30 t.	3-30 t.	4-29 t.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-0 t.	11-0 m.	5-55 t.	8-15 m.	b 5-37 t.	11-30 n.	9-15 n.	10-14 n.	
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-50 t.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	5-58 m.	11-30 n.			
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	10-30 n.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	11-30 n.			
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	Lisboa	11-30 n.			
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	8-32 t.	11-30 n.			
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	8-20 n.	8-20 n.	5-40 m.	3-32 t.	11-30 n.			
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-9 n.	11-0 m.	5-40 m.	5-37 t.					
a 7-40 t.	8-17 t.	7-45 t.	8-50 n.	8-45 n.	7-						

# 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

	<b>Africa Oriental</b> , vap. allem. <b>Reichstag</b> . Sahirá a 18 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8 2. <sup>o</sup>		<b>Pará</b> e Manaus, vapor italiano <b>Colombo</b> . Sahirá a 16 de Novembro. Agentes, Orey Antunes & C. <sup>a</sup> , Praça dos Remolares, 4, 1. <sup>o</sup>
	<b>Anvers</b> e Havre, vapor sueco, <b>Karin</b> . Sahirá a 25 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10.		<b>Pará</b> e Manaus, (via Madeira) vap. ing. <b>Madeirense</b> . Sahirá a 18 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Rua do Alecrim, 10, 1. <sup>o</sup>
	<b>Bahia</b> , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor all. <b>Petropolis</b> . Sahirá a 17 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>		<b>Pará</b> , Manaus e Maranhão, vapor allemão <b>Croatia</b> . Sahirá a 24 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. <sup>o</sup>
	<b>Bahia</b> , Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão. <b>Ilhas</b> Sahirá a 3 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C. <sup>a</sup> , Rua dos Fanqueiros, 10.		<b>Pará</b> e Manaus (via Madeira), vapor inglez <b>Hildebrand</b> . Sahirá a 26 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , R. do Alecrim, 10, 1. <sup>o</sup>
	<b>Bordeus</b> , (em direitura) vapor fr. <b>Brasil</b> . Sahirá a 23 de outubro. Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.		<b>Pernambuco</b> , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez <b>Colonia</b> . Sahirá a 22 de outubro. Agente, Augusto Freire. Largo do Pelourinho, 19, 1. <sup>o</sup>
	<b>Cape-Town</b> , Lourenço Marques e Beira, vapor francez <b>Canarias</b> . Sahirá a 1 de novembro. Agente, Augusto Freire, P. do Município 19, 1. <sup>o</sup>		<b>Pernambuco</b> , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez <b>Entre Rios</b> . Sahirá a 2 de novembro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1. <sup>o</sup>
	<b>Dakar</b> , Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vapor fran. <b>Cordillere</b> . Sahirá a 22 de outubro. Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.		<b>Pernambuco</b> e Parahyba do Norte, vapor inglez <b>Scholar</b> . Sahirá a 24 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Rua do Alecrim, 10, 1. <sup>o</sup>
	<b>Havre</b> , e Liverpool, vapor inglez <b>Obligado</b> . Sahirá a 18 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , R. do Alecrim, 10, 1. <sup>o</sup>		<b>S. Thiago</b> , Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez <b>Portugal</b> . Sahirá a 21 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1. <sup>o</sup>
	<b>La Palice</b> e Liverpool, vapor inglez <b>Luzitania</b> . Sahirá de 20 a 21 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C. <sup>a</sup> , Caes do Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>		<b>S. Vicente</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez <b>Clyde</b> . Sahirá a 16 de outubro. Agentes, James Rawes & C. <sup>a</sup> , R. dos Capelistas, 31, 1. <sup>o</sup>
	<b>Liverpool</b> , (directo) vapor ing. <b>Minho</b> . Esperado a 17 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C. <sup>a</sup> , T. do Corpo Santo, 10, 1. <sup>o</sup>		<b>S. Vicente</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. <b>Magdalena</b> . Sahirá a 29 de outubro. Agentes, James Rawes & C. <sup>a</sup> , Rua dos Capelistas, 31, 1. <sup>o</sup>
	<b>Madeira</b> , Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia) S. Jorge, (Velhas) Caes do Pico e Fayal, vapor port. <b>Funchal</b> . Sahirá a 20 de outubro. Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. <sup>o</sup>		<b>S. Vicente</b> , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mai portos do Pacifico, vap. inglez <b>Liguria</b> . Sahirá a 24 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C. <sup>a</sup> , Caes de Sodré, 64, 1. <sup>o</sup>
	<b>Maranhão</b> e Ceará, vapor inglez <b>Jaffa</b> . Sahirá a 5 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C. <sup>a</sup> , Rua do Alecrim, 10, 1. <sup>o</sup>		

## ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais comoda 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.