

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMÉRCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANEXO D'ESTE NÚMERO

Horário brinde para carteira.

SUMMARIO

Páginas

MARINHA MERCANTE.....	269
CAMINHOS DE FERRO SUL-AFRICANOS.....	270
PARTE OFICIAL — Portaria de 27 de Julho do Ministério das Obras Públicas.....	270
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	271
CAMINHO DE FERRO DO ALTO MINHO.....	271
CONGRESSO MARÍTIMO NACIONAL.....	271
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO.....	272
NOTAS DE VIAGEM — XVI — O Sul da França.....	273
TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	274

PARTE FINANCEIRA — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agravos — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hiper-panhãoes.....

275 e 277

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....

278

ESCOLAS MOVEIS.....

278

LINHAS PORTUGUEZAS — Imposto do selo — Estação de S. Bento, no Porto — Caminho de ferro da Póvoa — Expresso Lisboa-Caldas da Rainha — Mirandela a Viseu — Porto a Valença — Estação de Bombel — Apeadeiro de Tojal — Tramway Coimbra-Oliveira do Bairro — Estação de S. Mamede de Tua — Afias da Azenha — C.º Real e Companhia Carris — Caminhos de ferro do Estado — D. Vezas e Vala das Ares.....

278

LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Rússia — Itália — América — México — Tigris a Ásia Menor.....

278

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de administração (continuação).....

279

AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇÕES.....

280 e 281

AGENDA DO VIAJANTE.....

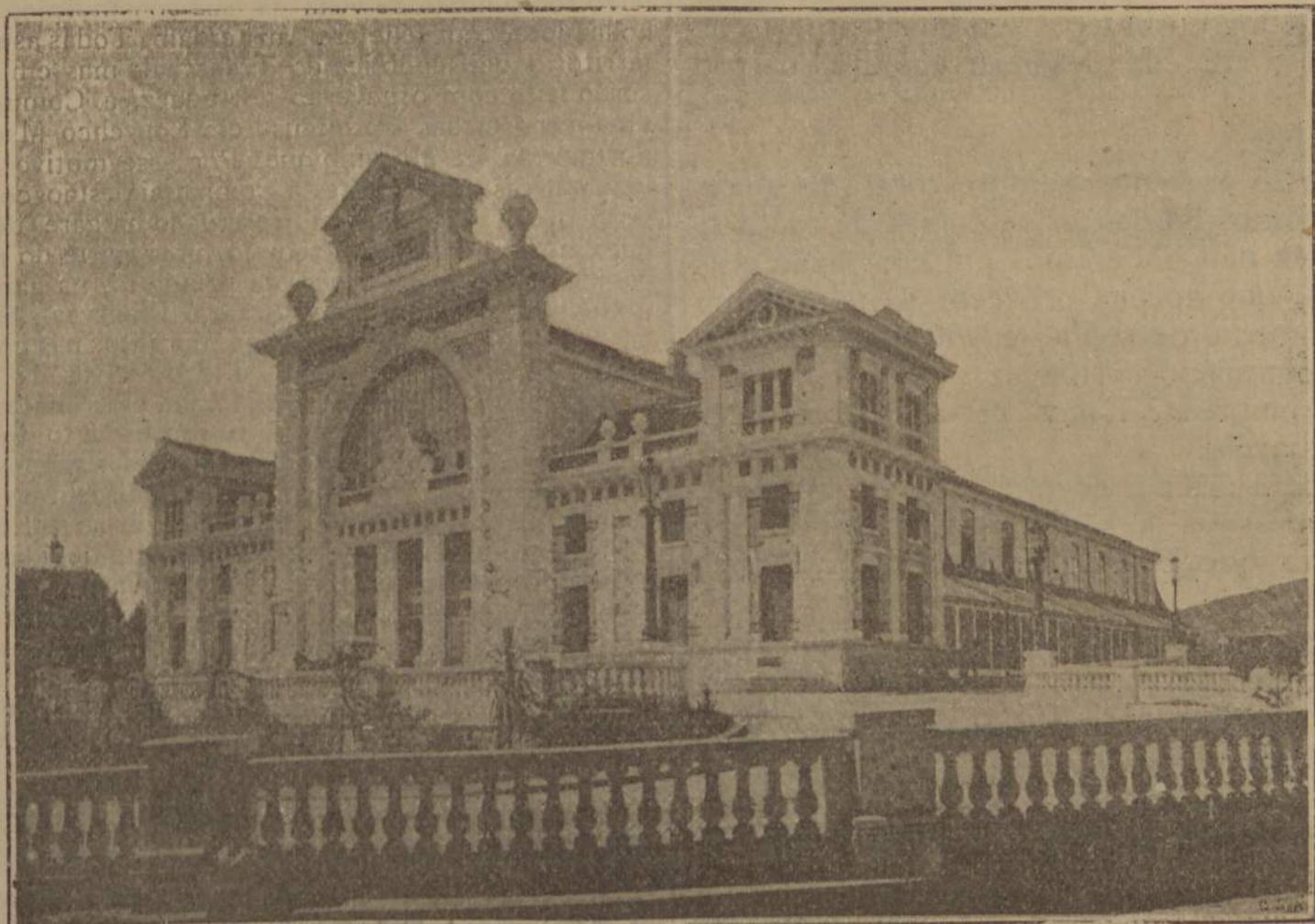
282

HORÁRIO DOS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1901.....

283

VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....

284



Estação do caminho de ferro do Sul, em Nice] — [Vide artigo pag. 273

MARINHA MERCANTE

Sossobrou a sympathica iniciativa d'uns benemeritos utopistas que, julgando-se ainda numa terra em que haja energia, dedicação e comprehensão bastante dos verdadeiros interesses commerciaes e da prosperidade do paiz, foram pregar a santa cruzada da constituição de uma empresa de navegação a vapor transatlantica.

O ensejo era propicio; obter-se-hiam na praça por preço vantajoso barcos capazes de prestar o serviço a que se propunham e que só tinham o contra de serem a demonstração, o exemplo palpável e inilludivel das

administrações desastrosas. Carga e fretes não faltariam. Pois se sobram para enriquecer as empresas estrangeiras, que vivem em grande parte e prosperam á custa dos fretes das nossas praças!...

D'onde veiu então este retrahimento?

Nação pequena e de poucos recursos. Não é exacto. Sendo menores, tivemos uma marinha mercante considerável, e a Holanda tem-a importantissima.

Foi-se-nos a tradição navegadora. Habitúamo-nos a mandar vir tudo de fóra; os artefactos, os navios; até o trigo.

A tonelagem dos nossos navios a vapor decresce, a dos navios de vela estaciona depois d'uma enorme depressão.

Nos nossos estaleiros não se sente bater uma cavilha.

Por tudo isto Portugal, uma nação com colonias numerosas, extensas e ricas, não as pôde explorar deviamente. Por tudo isto o nosso commercio não se desenvolve como podia e devia.

Temos Macau, mas compramos chá aos inglezes.

A India não tem uma carreira de navegação regular, o que influe consideravelmente na míngua de receitas do desgraçado caminho de ferro de Mormugão.

Não ha uma carreira de navegação portugueza para Moçambique, que tanto havia de influir no incremento das nossas relações commerciaes com a África Oriental, e que tanto podia contribuir para nos aliviar da terrível e porfiada crise vinícola que as almejadas medidas governativas não conseguiram attenuar sequer.

E assim vamos nesta negligencia lamentável, perdendo terreno ou deixando-nos quietos enquanto os estranhos progridem.

A cidade do Porto, em que o espirito comercial é mais perseverante, mais desenvolvido e mais bem orientado, podia se o quizesse, meter hombros ao emprendimento, dando mais uma vez essa lição de civismo e de boa comprehensão mercantil a todo o paiz.

Ella que tanto tem feito pela sua propaganda comercial, a bem da exportação dos productos portuguezes para os mercados estrangeiros, ella que, pela voz auctorizada das duas corporações que consubstanciam a sua actividade fabril e comercial, tanto tem influido na solução dos nossos problemas economicos; ella que sabe quanto paga de fretes ás empresas estrangeiras de navegação; ella que logrou obter o seu custoso porto artificial de Leixões; até ella desertou agora a sua propria causa.

Fez como Lisboa.

E' costume nosso gritarmos sempre contra os governos a quem teimamos em lançar as culpas de todos os males. D'esta vez não poderemos em boa razão atribuir-lhe os erros, que apenas proveem da falta de iniciativa e do sentimento de solidariedade ou do espirito associativo do commercio portuguez.

Que faltaria á empresa? Estava certa de obter todas as vantagens razoaveis.

Que mais poderá fazer o governo que até a instrução technica necessaria aos machinistas fornece nas suas escolas para que possa dispensar-se pessoal estrangeiro?

Só a navegação para o Brazil em carreiras certas, rápidas e frequentes devia dar a margem de lucros bastantes para convidar á constituição d'uma companhia que explorasse este ramo da industria dos transportes.

Mas haveria mais: tem de pensar-se tambem nas carreiras de África.

E sobretudo devia attentar-se a que não se ganhava só pelo lucro directo da navegação, mas ganhava-se indirectamente pelo desenvolvimento do commercio pela garantia que adquiria da eliminação do perigo de se fazer o nosso tráfego sómente sob bandeira estrangeira, até pela influencia moral da entrada nos portos dos nossos irmãos do Brazil de navios genuinamente portuguezes, desde o casco á tripulação—a bandeira e a carga.

Mas o Porto quer continuar a pagar 1.700 contos de fretes á navegação estrangeira dos 2.000 que representam o seu desembolso para os transportes marítimos e não se seduz com o éxito da Empresa Nacional e da Empresa Insulana.

Assim iremos á *la divine*, sem bussola, nem leme, descurando os nossos interesses mais capitais.

Farámos em vias ferreas. Na viação ordinaria temos

orcamentos tão largos que andamos para traz, pois se inutilizam e arruinam as estradas já feitas.

A navegação de cabotagem quasi desapareceu.

E' justo que a navegação a vapor, sobre tudo a grande navegação, decline ou desapareça.

Caminhos de ferro Sul-africanos

Causaram viva sensação entre nós as notícias que correram ha dias ácerca de uma reclamação da Hollanda sobre a confiscação do material circulante da Companhia neerlandesa dos caminhos de ferro sul-africanos, na estação de Lourenço Marques, e entregue ás auctoridades militares inglezas pelo governo de Moçambique.

Essas notícias apresentavam certo carácter de gravidade por terem aparecidos em jornaes da respeitabilidade do *Jornal dos Debates*, que publicou o seguinte:

Como nos anunciou um telegramma de Amsterdã, que publicámos hontem, confirma-se que o governo hollandez transmitiu para Lisboa as reclamações da companhia dos caminhos de ferro sul-africanos, relativamente á confiscação do seu material circulante na gare de Lourenço Marques. A propósito d'esta noticia parece-nos interessante recordar qual é, precisamente, o conflito de que se trata.

A companhia dos caminhos de ferro sul-africanos, uma empresa particular, semelhantes ás nossas companhias de caminhos de ferro sob o ponto de vista da sua constituição, é uma sociedade hollandez, com séde em Amsterdã. Todas as suas linhas são no território da Republica do Transvaal; mas em virtude d'um acordo feito com o governo portuguez, a Companhia estabeleceu uma das estações «terminus» em Lourenço Marques, na colonia portugueza de Moçambique. Por esse motivo muitos vagons e locomotivas pertencentes á Companhia estão, constantemente, em serviço, ou num deposito reservado na gare de Lourenço Marques, assim como, por exemplo, uma parte do material da Companhia do Norte estaciona, de ordinario, na gare de Bruxellas.

Quando os inglezes invadiram o Transvaal, havia, precisamente, dentro da gare de Lourenço Marques, nas condições que acabámos de expôr, mil vagons e locomotivas da Companhia neerlandesa. A Companhia considerava esse material em segurança absoluta. Qual não foi, pois, o seu espanto quando, ha pouco tempo, teve conhecimento do que esses vagons e essas locomotivas tinham sido apprehendidas por ordem do governador portuguez, e entregues, logo em seguida, ás auctoridades britannicas.

O facto sucedeu assim; não admite duvidas. Ainda recentemente, na assembléa geral da companhia, reunida em 19 de junho ultimo, a direcção o confirmou, declarando que, sem a minima delonga, tinha posto o governo hollandez ao corrente da situação. Segundo o parecer dos directores tudo levava a crêr que o governo hollandez transmittiria, imediatamente, ao governo de Portugal os protestos e as reclamações da Companhia. E assim foi.

A esta noticia oppoz o governo portuguez o mais claro desmentido, por meio da imprensa que lhe presta seus serviços, declarando: que não houve nota alguma da Hollanda; que nunca existiram na gare de Lourenço Marques mil vagons (o que é facil de acreditar); e que, tendo sido o governo inglez que recebeu o material apprehendido, elle nos ajudaria a pagar a indemnização.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição Central

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar, nos termos do decreto d'esta data, que sejam reformadas nas linhas do Estado as tarifas de adubos e insecticidas, máquinas agrícolas e indus-

triaes, material vinario e oleicola e esteios de pedra, em harmonia com as seguintes bases:

1.º Adubos, correctivos, fungicidas e insecticidas, a que era concedido transporte gratuito ou bonus: 1 real por tonelada e kilometro.

2.º Instrumentos e machinas agricolas, incluindo os respectivos geradores de vapor, material vinario e oleicola, com excepção do vasilhame, para estabelecimentos agricolas da região servida pela respectiva linha: transporte gratuito.

3.º Geradores de vapor, motores a vapor, com excepção das locomotivas de via larga, manejos para motor de sangue, material Decauville, machinas-ferramentas para usos industriaes, peças de machinas, machinas e instrumentos agricolas transportados para reparação esteios de pedra, cal e gesso para usos agricolas, aduelas e vasilhame desarmado e garrafas vasias: 5 réis por tonelada e kilometro.

Para as massas indivisiveis de mais de 5.000 kilogrammas, a taxa será aggravada de 50 por cento.

4.º Toneis armados: 20 réis por vagon e kilometro.

5.º Na elaboração das tarifas ter-se-hão em conta as seguintes prescripções:

a) Os acidos serão transportados com a devida segurança, os adubos e correctivos, insecticidas e fungicidas, em saccos, caixas, latas, barris ou barricas;

b) O peso minimo de cada remessa será de 200 kilogrammas, salvo nos transportes a granel, para os quaes será obrigatorio o minimo de expedição de 5.000 kilogrammas;

c) As taras vazias será concedido o regresso gratuito nas condições usuais;

d) Não será obrigatorio o engradamento de machinas e instrumentos agricolas e industriaes, ressalvando, porém, as administrações a sua responsabilidade pelas avarias provenientes de mau acondicionamento;

e) Nas linhas do sul e sueste abrangerão estes transportes a via fluvial, cobrando-se, porém, por esta parte do trajecto, as taxas da respectiva tarifa e com as restricções na mesma formuladas;

f) As operações da carga e descarga serão feitas por conta e pessoal dos expedidores e consignatarios, cobrando-se as taxas em vigor, quando a administração haja de as mandar executar pelo seu pessoal, o que poderá ser por ella determinado, quando assim o exija a conveniencia do serviço;

g) O minimo de percurso para as remessas a que se refere esta portaria será de 50 kilometros ou pagando como tal;

h) As remessas a que se referem as bases 1.º, 2.º, 3.º e 4.º, ficam sujeitas ao pagamento das taxas por evoluções e manobras, guia, registo e imposto de sello;

i) Para os efeitos do disposto na base 1.º serão incluidos no grupo respectivo as seguintes mercadorias:

Acidos sulfurico, muriatico e nitrico.

Ammuniureto de cobre.

Bagaços de qualquer especie.

Cal de depuração das fabricas de gaz.

Chloreto de potassio e kamite.

Cinzas.

Conchas e mexoalho.

Enxofre, enxofre cuprico, acetato de cobre e outros insecticidas e fungicidas.

Guano natural e artificial, adubos chimicos compostos.

Margas.

Musgos fosseis.

Negro das refinacões.

Ossos: pó, aparas e cinzas de ossos.

Phosphatos de cal em pó, em detritos ou em pedra.

Poudrette.

Residuos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de sola, de pelles e chinellos.

Sal proveniente da salga do peixe.

Sangue de boi.

Sargaço secco e matto comprimido

Superphosphato de cal, mineral ou de ossos.

Sulfatos de ammonio, de potassio de cobre e de ferro.

Sulfuretos de carbonio, de calcio ou de potassio.

Trapo ou residuos de lã.

j) Prescrever-se-hão nas tarifas as formalidades necessarias para a concessão dos transportes gratuitos a que se refere a base 2.º e as penalidades a aplicar por falsa declaração.

Paço, em 27 de julho de 1901. — Manuel Francisco de Vargas.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Transporte de comestiveis.—A direcção da Companhia Real acaba de submeter á sancção do governo uma nova tarifa destinada ao transporte de comestiveis em cestos especiaes fornecidos pela Companhia e por

assignatura mensal. Os cestos são de diversos formatos e as assignaturas podem-se fazer por um até tres cestos, para o maximo de um transporte por dia e envio da tara vazia.

Vamos indicar o preço da assignatura de um cesto grande e pequeno no maximo da distancia: Villa Franca a Lisboa (Santa Apolonia ou Rocio), incluindo o sello respectivo e as despesas de manutenção, guia e registo: Um cesto grande, 7\$200; tres cestos grandes, 14\$400; um cesto pequeno, 3\$000.

O assignante receberá dois modelos nos quaes se indica qual o numero da assignatura, contendo trinta e uma casas ou divisões onde as estações ou apeadeiros, recebedores ou expedidores, reconhecerão, respectivamente, conforme o dia em que fôr utilizada a assignatura, a recepção e entrega dos cestos. Os cestos transitarão fechados com cadeados dos assignantes, e serão transportados por certos e determinados comboios, que serão oportunamente anunciados.

A carga e descarga nos apeadeiros serão feitas pelos expedidores e consignatarios.

Caminhos de ferro do Alto Minho

Parece, finalmente, que está em via de realização o estabelecimento do caminho de ferro do Alto Minho, cuja concessão data de 1890, não tendo havido dificuldade por que não passasse o projecto.

Os srs. José Antonio Duro, Antonio José da Silva e Agostinho Dine, que teem sido poderosamente auxiliados pelo sr. Justino Teixeira, que foi quem dirigiu os estudos e fez o projecto, promoveram a subscrisção para emissão de 180:000\$000 réis, capital accções, tendo sido subscriptos desde logo 50:000\$000 réis.

Os titulos são de 1, 5, 10, 20, 30 e 50 accções pagáveis em prestações, sendo a primeira de 10 % no acto da subscrisção, e as restantes em percentagem não superior a 40 % e com intervallo minimo de trinta dias. A subscrisção será encerrada no dia 31 do corrente.

Os fins da companhia são: a compra, com todos os respectivos direitos e encargos, da concessão pelo tempo de 99 annos, de um caminho de ferro de via reduzida sobre o leito da estrada real n.º 23, de Valença a Monsão, bem como a compra da segunda parte da concessão respectivamente á linha de Monsão a Melgaço e a construção e exploração d'essas linhas ferreas.

A administração da companhia será confiada a uma direcção ou conselho de tres membros.

Este caminho de ferro atravessa uma região feracissima e muito industrial e commercial, como já em tempo tivemos occasião de referir.

A linha será de 0,65 entre carris, e tanto o material fixo como o circulante está já contractado com uma casa ingleza.

Congresso Marítimo Nacional

Em harmonia com as prescripções de seus estatutos, a Liga Naval Portugueza reunirá em Lisboa, no proximo mez de janeiro, o seu primeiro congresso annual.

Querendo orientar a sua accção pelo sentimento do paiz, na cruzada que emprehendeu pelo resurgimento da marinha portugueza, resolveu a Liga confiar a este congresso o delineamento das normas a seguir na execução de tal designio. Além de todos os seus associados e das agremiações filiadas, todas as individualida-

des de que possa depender a solução do grave problema, serão convidadas a intervir na discussão; e assim, num completo desprendimento das considerações interesseiras da política interna, os trabalhos do congresso hão de ser da mais alta importância para os destinos da marinha nacional.

Graves e importantíssimas são as questões de que o congresso tem de ocupar-se. Em Portugal, nem sequer existem os fundamentos de uma sólida organização marítima. Escolas, portos, companhias seguradoras e instituições oficiais, tudo é fóra do espírito da época, desigual e apoucado, por não obedecer a uma orientação superiormente definida. Protecção à marinha mercante não a temos, e comtudo ella é indispensável ao estabelecimento das comunicações postas, necessária à expansão da economia portuguesa. E nas questões relativas ás pescarias nacionaes ainda se revela um atraso que é devéras lastimável. Nestes diversos campos ha muito que remodelar e crear, e o congresso não o saberá esquecer, queremos crê-lo.

Nesta conformidade, para orientar os trabalhos dos congressistas, se elaboraram as theses que a Liga Naval já fez distribuir, e de que nos enviou um exemplar, que agradecemos. Apesar de bastante resumidas, por se inspirarem num espírito essencialmente prático, encontramos nellas largo ensejo para fundamentar estudos que possam elucidar a discussão; e não duvidamos fazer nosso o apeito que faz a Liga Naval ao patriotismo portuguez, para o feliz exito do congresso.

E indispensável que ninguem falte a tão augusta assembléa, para que a decisão e largueza de vistos das suas conclusões possam impôr se aos poderes do Estado, como brilhante afirmação da vontade do paiz, no que respeita ao vasto problema do nosso resurgimento marítimo. Como sucede hoje nas grandes nações marítimas, e como outr'ora sucede entre nós, é preciso que o senimento do povo se agite em torno d'esta questão vital da marinha. No congresso hão-de fixar se as normas por que deve guiar-se o esforço collectivo que a Liga representa, em tão prudente orientação; e assim, não devem faltar os bons patriotas a dar-lhe o apoio do seu leal conselho.

O congresso representa, d'este modo, um passo luminoso da iniciativa portuguesa no caminho do futuro. Assim o ha-de compreender todo o paiz ao attentar na composição d'esta assembléa, em que, sob o alto patrocínio a presidencia de Sua Majestade El-Rei, vão congregar se, na aspiração soberba de um patriotismo ardente, completamente desprendidos de considerações interesseiras, todos os bons cidadãos que queiram erger ao nível das suas gloriosas tradições a decahida marinha portuguesa.

Que todos concorram com o seu incondicional apoio a esta causa, santa entre as mais santas, e indispensável á obra esplendida do fomento da riqueza do paiz

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

26.º Questão—Signaes repetidores dos signaes ópticos

Tinha sido dada para estudo a these seguinte: Signaes acusticos empregados nos tunneis ou em tempo de nevoeiro como repetidores dos signaes ópticos. Havia relatorios dos engenheiros Chesneau, do caminho de ferro de Este frances, e Van den Bogaerdeca dos minhos de ferro do estado belga.

Este relator mostrou no congresso alguns modelos de petardos ou estoiros empregados em diversos paizes, examinou os dois casos em que deve fazer-se a repetição por signaes amovíveis ou fixos, e neste ultimo caso por signaes de paragem ou transponíveis.

Conclue que:

1.º A oportunidade de repetir a indicação de paragem d'um signal depende não só da intensidade do nevoeiro, mas do papel do signal e da sua collocação a respeito do ponto perigoso, e ainda da velocidade maxima admittida na linha segundo a importancia do trafego.

Na falta de machinas automaticas, a applicação d'este principio ás condições da pratica origina dois processos de nevoa-signaes (*fog signalling*) que ainda se subdividem em tres generos:

(A) *Com dois signaes para cobrir o ponto perigoso* um avançado transponivel e um de paragem. O nevoa-signal só deve organizar-se para nevoeiro espesso. Pode bastar nevoa-marcadores (*fogmen*) postados a pequena distancia na frente dos signaes.

Não é sempre indispensável marcar o signal de paragem quando se nevoa marcar o signal avançado. Dá se principalmente a necessidade de repetir os signaes de sahida quando commandam uma via percorrida por comboios directos.

E' para recommendar o uso dos signaes de mão pelos nevoa marcadores.

Constituem corollarios do que precede:

O machinista deve approximar-se dos signaes com prudencia; a explosão d'um petardo ou estoiro equivale para elle a um signal de perigo que implica paragem immediata; todavia cumpre lhe informar se sobre a situação rapidamente; reconhecer que deve continuar a marcha quando vir que o estoiro fôi collocado sobre o carril para repetir a indicação d'um signal transponivel.

Devem ser logo tomadas as medidas necessarias para a protecção d'um comboio que esbarra perante um signal, pelo nevoa-marcador e pelo pessoal do comboio.

E' para desejar que o signalizado, que pôde esquecer-se de que um comboio está parado, seja prevenido por uma indicação material d'este facto; é necessário quanto possível dar-lhe meios para reduzir as paragens ao minimo em tempo de nevoeiro.

B. Caso em que o ponto perigoso só é coberto por um signal collocado geralmente a uma maior distancia para a frente d'este ponto. Como este signal não tem repetidor, deve attender-se á distancia a que pôde ser percebido em tempo claro, e proceder-se ás operações de nevoa marcação para um grão de intensidade de nevoeiro menos elevado do que segundo o systema precedente.

Pode postar se o nevoa marcador perto do signal, dando lhe um apparelho mechanico que lhe permita collocar os estoiros sobre o carril á distancia desejada, quando o signal estiver fechado e quando o comboio transpõe o posto. Se o trafego é denso, este systema exige um segundo operario para substituir os estoiros esmagados. Parece preferivel que o nevoa marcador esteja no logar préviamente determinado em que os estoiros devam ser collocados sobre o carril e de munir o posto de uma campainha electrica dependente do signal. O nevoa-marcador conserva os estoiros no carril e só os retira quando a campainha funciona. O machinista deve logo parar o comboio; se nenhum signal de paragem se lhe fizer, continua avançando leniamente até o signal fixo que elle sabe que deve encontrar;

2.º Em explorações pouco importantes o systema do estoiro de aviso, posto a uma distancia determinada do signal, é muito vantajoso.

Os operarios da via fazem as funcções de *nevoa-marcadores*, obedecendo sómente a esta prescrição — pôr em tempo de nevoeiro um *estoiro* sobre o carril em tal lugar. A significação da explosão é — prudencia e afrouxar.

3.º O congresso nota que se empregam com exito em Inglaterra machinas que permitem aos *nevoa marcadores* o executar, ao abrigo de perigo, a parte material da sua obrigação que consiste em colocar os *estoiros* sobre o carril;

4.º Para produzir um signal acustico devem empregar-se pelo menos dois *estoiros*;

Alguns modelos de *estoiros* são munidos de garras para se fixarem solidamente ao carril.

5.º Ao signal amovivel, empregado em casos excepcionais, é indispensavel, para que não deixe de ser percebido, que se lhe adicionem petardos ou *estoiros* em tempo de nevoeiro.

O engenheiro Chesneau resumiu o seu relatorio, condensando-o nas seguintes conclusões:

I. A distancia maxima da visibilidade dos signaes, a partir da qual se devem tomar as precauções do nevoeiro, é de 100^m.

II. A pratica aconselha que se adicionem aos signaes opticos moveis, cobrindo obstaculos imprevistos, dois *estoiros* ou petardos ou mesmo tres se o tempo estiver humido.

III. Nos signaes opticos fixos:

A. As campainhas tendem a generalizar a adopção de dois *estoiros*, solidarios com o signal quadrado vermelho para paragem.

B. Nos postos de cantão as companhias apoiam com *estoiros* os semaphoros.

C. Nos discos a distancias (discos redondos vermelhos), signaes transponíveis, as rôdes em que é raro o nevoeiro não nevoa signalizam; naqueelas em que o nevoeiro é frequente seguem-se praticas diversas: a do *Ouest* e *l'Est* empregam *estoiros*, a do *Nord* usa avisadores automaticos que dão alarme de apito e cobrem com signaes moveis e ás vezes com *estoiros* as manobras de estação que ocupam as vias principaes durante um certo tempo. Estes dois systemas, sob o ponto de vista de segurança, parecem equivalentes.

IV. Pôdem considerar-se os modelos de *estoiros* actualmente em uso como satisfactorios nos signaes fixos; nos moveis deve procurar-se aumentar o estampido da explosão, convindo mesmo fogos pyrotechnicos actuados pelo proprio comboio.

V. Devem animar-se as companhias a aumentar a intensidade dos fogos de cauda de comboio e da lanterna dos conductores, assim como dos signaes acusticos actuados pelas locomotoras.

*

Depois da discussão, em que tomaram parte muitos congressistas, adoptaram se as conclusões que seguem:

1.º O congresso verifica a dificuldade de formular regras geraes para as rôdes cujas condições climatericas sob o ponto de vista dos nevoeiros são muito diferentes e de systemas de signaes dessemelhantes.

2.º No que respeita especialmente aos signaes amovíveis, protegendo obstaculos imprevistos, o Congresso julga vantajoso apoiar os com *estoiros*, tanto em tempo claro, como em casos de neblina;

3.º E' para desejar que os signaes transponíveis sejam additados, como signaes acusticos em caso de nevoeiro, nas linhas de trâfego intenso, quando a distancia d'estes signaes ao ponto que elles protegem não oferecem sufficientes garantias por si só.

4.º Quanto aos signaes de paragem absoluta, convém adicionar-lhes *estoiros*, em caso de nevoeiro, se não são

annunciados a distancia por signaes fixos transponíveis.

5.º O congresso nota que se pôde attingir o mesmo fim que se consegue com os *estoiros* ou por meio de *apparelhos acusticos* collocados ou na via ou nas machinas, actuados automaticamente pelos signaes fixos na paragem; mas não estão generalizadas as experiencias sobre todas as rôdes de modo que possa actualmente indicar-se uma preferencia a favor de um ou de outro sistema;

6.º O congresso emite o voto de que a *efficacia dos estoiros* se aumente quanto possivel, nomeadamente pelo emprego de garras e accrescimo de sonoridade.

*

27.º Questão. Uso do telephonio

A these proposta era esta: uso do telephonio na exploração; possibilidade de substituir o telegrapho nas linhas de dupla via ou nas de via simples; pára-raios que permittam a continuação do serviço durante as tempestades.

Era relator para Portugal e Hespanha e paizes das mesmas linguas o engenheiro *Paulo Benjamin Cabral*, inspector dos telegraphos.

Para a Austria, Hungria, România, Paizes Baixos, e Allemanha, o engenheiro *Wartzelli*; para a Inglaterra e colonias, o engenheiro *Ireland* e para outros paizes o engenheiro frances *Javary*.

Foi este relator quem resumiu as exposições apresentadas ao congresso, conclusões em geral favoraveis ao telephonio.

A 3.ª secção aprovou as conclusões que foram depois ligeiramente modificadas em sessão plena, ficando com a redacção seguinte:

1.º O telephonio offerece uma segurança comparavel com a do telegrapho Morse, na troca de comunicações especiaes da exploração das vias ferreas, isto é, que interessem á segurança da circulação dos comboios, contanto que se adoptem precauções muito simples na transmissão e registo dos despachos.

2.º As suas vantagens ou inconvenientes sobre o telegrapho sob o ponto de vista da commodidade e da economia, dependem das condições particulares não só a cada administracão mas a cada linha, porque dependem da actividade do trâfego, das comunicações telegraphicas, das transmissões de luz e de força preexistentes, etc;

3.º Sob o ponto de vista das precauções contra as descargas electricas, as diversas administrações usam pára-raios de diversos modelos que satisfazem completamente.

NOTAS DE VIAGEM

XVI

O Sul da França

De surpresa agradavel em agradavel surpresa andava eu nesta interessante linha.

Quando ás 6 horas e 45 da manhã ia tomar o comboio, para Pouget Teniers, achei já junto d'elle o sympathico chefe da exploração que me convidava a tomar lugar no seu salão, engatado á cauda, onde para maior amabilidade me deu a sua apreciavel companhia.

Nestas condições a viagem não podia deixar de ser agradabilissima, não só porque via perfeitamente a li-

nha, como porque além dos bellos guias lindamente ilustrados e encadernados que me offerecera Mr. Poulet, o amavel engenheiro director da companhia, em Paris,— uma bella publicação intitulada *France-Album* que tem dado á luz um album de cada departamento com numerosas e perfeitas photogravuras — eu tinha as explicações, as descripções de Mr. Pradal entremeadas pelos seus espirituosos conceitos.

A estação, com quanto não muito vasta, é d'um aspecto elegante, como o prova a nossa gravura.

A via é de 1 metro, mas durante os primeiros 10 kilómetros tem um terceiro carril, para que por ella possam passar, em caso de necessidade, por conveniencia estrategica, os comboios da companhia P. L. M.

Logo ao sair de Nice, a linha atravessa muitas obras d'arte e vae-se elevando rapidamente dominando parte da cidade que se nos desenrola num panorama esplêndido sob as vistas.

Depois desce a encontrar a margem esquerda do rio Var, a qual segue.

Ahi é o entroncamento da linha de Pouget-Teniers com a de Grasse, com um razoavel bufete onde, á volta, serviram um almoço delicioso.

Deixando á esquerda a bella ponte de *La Manda*, seguimos a margem do rio.

Passadas algumas estações que são pontos de partida para curiosas excursões aos arredores, a linha vae sendo apertada entre as duas montanhas que só deixam um estreito carreiro para o rio. Parece-nos estar nas Fracas Más, na linha de Mirandella.

Tão apertado é o valle em que o rio e a linha se encontram, que na estação de *La Tinée* nunca bateu o sol.

Em breve as gargantas do Var se apertam ainda mais, apresentando um aspecto grandioso.

Como o valle não chegava para o rio, a via e a estrada, estas duas tem que passar em numerosos tunneis.

Saindo da estação de *La Tinée*, atravessamos duas vezes o Var e chegamos meia hora depois a *Touït de Beuil*.

Incitado pelo meu amavel guia de viagem, fiquei nessa estação, d'um comboio ao outro, para ver a povoação.

E' tudo quanto ha de mais original.

Sobre a montanha, á qual nos conduz uma razoavel estrada, acha-se construída a aldeia moura, com todos os caracteristicos da sua origem.

Não se imagina uma povoação assim. As ruas, se ruas se lhes pôde chamar, são em rampa que difficilmente se sóbe, sem calcetamento, pedras soltas, terra, desaguadores das casas, detritos, tudo serve de pavimento. Casas irregulares, de janellas sem vidraças; sujas, negras, pobrissimas, empilhadas na vertente da montanha; egreja pequena e pobre, e por unica praça um terreno irregular que não terá mais de cem metros quadrados.

Mas qual não foi a minha surpresa ao deparar-se-me, numa esquina, um grande cartaz em que se annunciava ter havido dias antes, alli, grandes festas patrioticas, em que, entre outras manifestações, se realizou... um cor-tejo cívico, exposição, grandiosos bailes (!?) e não sei até se corridas de bicycletas!

Onde? isso é o que se ignora, mas o cartaz lá estava, e não foi feito só para me espantar.

O que é facto é que, apesar da pobreza d'esta aldeia, como ella é muito visitada pelos excursionistas, ha, junto á estação, um pequeno mas elegante e confortavel hotel, que faria inveja a muitos de algumas cidades nossas.

Pouget-Teniers, é uma pequena cidade onde a linha ferrea se interrompe, por não estar ainda concluido o

troço d'esta a St.º André, o percurso que se faz ainda em diligênci (40 kilómetros) em 6 horas e meia por 6 francos.

De St.º André a Digue ha 44 kilómetros de menor interesse.

Voltando ao entroncamento de Colomars, seguimos, para a esquerda, a linha de Grasse-Draguignau e Meurargues e vae-se já vendo como ella differe da que acabo de descrever.

Saindo da estação, a via atravessa o Var e descreve uma curva tão apertada que volta por completo em sentido contrario.

Subindo sempre a montanha, o viajante descobre em breve o panorama esplêndido das duas margens e uma extensão de mais de 12 kilómetros do rio até a sua foz sobre o mar.

Viemos de uma linha de valles e apertadas gargantas e eis-nos noutra sobre montanhas e viaductos — completa antithese da anterior.

Ainda assim temos, passada a primeira paragem, um grande tunnel e á saída da segunda outro numa linda situação.

Estamos no paiz das flores; roseiraes, violetas, laranjeiras, por todos os lados nos rodeiam; o aroma é delicioso.

Na continuação da linha, sempre de um pittoresco admiravel, temos viaductos, valles, ribeiras, apertadas ravinas, gargantas tenebrosas, que tudo se sucede sem interrupção, mudando de aspecto por vezes nas apertadas curvas em que a linha volta sobre si, para a esquerda, como sucede nos viaductos de Loup.

Deve ser interessantissimo um passeio ás gargantas d'este rio selvagem, semelhando muito o Aar da Suissa, em Meiringen.

Grasse é a cidade das perfumarias e tão agradavel estação de inverno que foi escolhida pela rainha de Inglaterra para sua habitação, construindo alli um grandioso palacio.

As afamadas flores e essencias de Nice são, na sua maior parte, de Grasse, onde a cultura e a preparação das rosas e violetas constituem a principal industria.

Além de Grasse, a linha do Sul continua a ser interessante, podendo-se seguir até o extremo e d'ahi, pela linha d'Aix, 62 kilómetros da P. L. M., vir directamente a Marselha.

Eu, porém, que queria seguir tambem a linha de S. Raphael, pertencente á mesma companhia, saí em Grasse, e tomei um trem para me transportar da estação do Sul á do P. L. M., tendo a sensação de me sentir roubado quando, por uma corrida de dez minutos, se tanto, o cocheiro me exigiu 5 francos!

Lembrei-me de Lisboa...

Tracção electrica

Apparelhos de segurança para tremvias electricos. — A companhia geral de tremvias de Barcelona installou numa das secções em que tem dividida a sua linha, os apparelhos inventados pelos srs. Sintas e Schultz para interromper automaticamente a corrente electrica quando se quebre o fio de trabalho ou se ponha em contacto com um conductor qualquer.

Para observar o effeito produzido pelos apparelhos installaram-se 8 linhas telephonicas, cruzando superiormente a linha, e combinaram-se com estas varias lampadas electricas. Foram-se successivamente cortando as linhas telephonicas enquanto estavam comunicando e viu-se que as lampadas se apagavam no momento em que ao cahir se punha o fio em contacto com a linha do tremvia, o que prova que os apparelhos func-

cionaram instantaneamente cortando a corrente sem que sentissem o menor choque os que estavam telephonando.

Outra prova se realizou na officina, cortando a mesma linha do tremvia, funcionando os apparelhos com a mesma precisão.

A companhia resolveu collocar estes apparelhos em todas as secções das suas linhas.

Tambem se fizeram provas com dois typos de salva-vidas. Um fixa-se adante da carruagem, e consiste numa armação que sustenta uma tela metallica paralela á via, onde se recolhem os objectos cahidos na mesma e o outro vae collocado debaixo da plataforma e consiste em um receptaculo paralelo á via que se mantém sustido por uma alavanca accionada por uma manivella oscillante, de modo que, quando esta perde a verticalidade por tropeçar em um objecto que se acha na via, o receptaculo desce até descansar sobre a linha e recolhe o objecto.

Este tipo de salva-vidas apresenta a vantagem de que não estorva o andamento da carruagem, mas em troca, a altura da plataforma e dos estribos limita o volume dos objectos que se pôdem recolher, e difficilmente poderá ser efficaz para pessoas medianamente corpulentas.

Extraordinario.—Diz um jornal americano que em breve funcionará um serviço de carruagens electricas entre Nova York e Chicago, percorrendo a distancia de 1.530 kilómetros, que existe entre ambos os pontos, em 5 horas, empregando portanto uma velocidade de 300 kilómetros por hora.

O projecto é o mesmo de Lima Beecher, mas modificado. Já está estudado em todos os seus detalhes e já se fizeram ensaios em linha de pequena extensão no Canadá.

Agora quer-se fazer uma experiência maior, para a qual se estabelecerá uma linha entre Philadelphia e Atlantic City (89 kilómetros); a concessão é feita pelo Estado de Nova Jersey.

A via será aerea sobre armaduras metalicas, de carril unico; as carruagens serão de aluminio, para 50 passageiros, cada uma, movidas por electricidade e com freios electricos.

300 kilómetros por hora parece-nos americano de mais. No entanto ahi fica a noticia por conta de quem nol-a deu.

*

Foi aprovado o novo tipo de carruagem electrica encommendada pela companhia dos tremvias electricos dos arrabaldes de Paris.

A caixa reposa sobre dois armões symmetricos independentes, cada um dos quaes com dois motores de 60 cavallos.

Vão servir na linha de *Maison-Lafitte*.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 10 Août 1901.

L'orientation n'existe plus pour l'instant sur notre place, nous assistons à des séances sans direction en ce sens qu'elles sont de nature à jeter le trouble dans les esprits les plus portés à l'optimisme. Souhaitons que ces fluctuations ne soient que passagères et que l'ouragan terminé le calme renâtra—c'est de l'Amérique du Sud que nous est venue dernièrement la note défavorable qui a ébranlé le marché, car à peine notre place débarrassée des ressources causées par la dernière liquidation, de l'émotion pro-

duite par les faillites en Allemagne, qu'une nouvelle à laquelle on était loin de s'attendre est venue s'ajouter à la gêne dont souffrait notre Bourse. Le ministre des finances argentines, Mr. Bérenduc, a donné sa démission qui a été acceptée et le gouvernement a envoyé un message retirant le projet d'unification de la dette, ce qui a donné satisfaction à l'opinion publique, tremplin politique probablement.

Toutefois des intérêts si considérables sont attachés à l'opération projetée, qu'il paraît difficile d'admettre qu'elle puisse être abandonnée définitivement.

Les fonds Brésiliens et la Rente Serbe ont été très affectés de la réaction des fonds argentins. D'autre part la menace d'une rupture diplomatique entre la Turquie et la France et la déclaration de la grève des ouvriers métallurgistes en Amérique ont encore pesé dans la balance.

Heureusement que nos fonds d'Etat sont restés en dehors du mouvement de réaction et qu'ils ont permis de contrebalancer un tant soit peu la faiblesse à peu près générale.

On peut remarquer cependant qu'après certaines déceptions occasionnées par les valeurs industrielles, les rentes et fonds d'Etat recueillent le flottant des capitaux qui se forme régulièrement à toute époque et auquel vient se joindre dans le cas particulier le capital sorti des valeurs industrielles en quête d'un emploi.

Un symptome favorable vient de se manifester, mais il paraît difficile d'entrevoir une reprise immédiate, car les capitaux, quoique très abondants actuellement en dehors des deux catégories de valeurs dont nous parlons plus haut, refusent de s'employer.

L'Extérieure Espagnole est plus lourde sous l'impression, paraît-il, causée par les demandes d'augmentation de dépenses émanant de plusieurs départements ministériels.

Malgré l'affaire des quais de Constantinople, les *Fonds Turcs* n'ont pas été influencés.

Les *Fonds Russes, Autrichiens, et Hongrois* conservent la même tendance.

Les *Rentes Roumaines*, en vue des améliorations budgétaires, conséquence de bonnes récoltes, accentuent leur reprise.

L'obligation Tabacs de Portugal s'inscrit à 518 frs.

Voici le tableau des ventes du onzième exercice (1^{er} avril 1901 au 31 mars 1902) :

Situation au 31 juillet 1901

		Ventes de juillet 1901	Période correspondante de l'exercice antérieur	Déférence en 1901-1902
Continent.	Kilog..	197.670	724.514 +	26.820
—	Reis...	775.088.155	2.841.924.000 + 106.802.620	
Colonies	Kilog...	17.840	81.257 —	18.569
—	Reis....	17.951.660	83.665.0.0 —	22.807.120
Droits d'importation (chiffres provisoires)	Kilog..	3.705	15.227 —	621
—	Reis...	16.670.745	68.523.521 —	2.795.140

Les actionnaires se sont réunis en assemblée générale ordinaire de 31 Juillet. Le conseil d'administration a proposé de fixer le dividende de l'exercice écoulé à 17 %, par action de 90.000 libérée de moitié. On sait que le dividende de l'exercice précédent avait été de 15 %. L'extension des ventes de tabacs de la Compagnie se poursuit régulièrement. Pendant le dernier exercice le total des ventes sur le continent et dans les colonies s'est élevé à 2.466.736 kilos pour une valeur de 9.097.049 milreis contre 2.450.180 kilos correspondant à une recette de 8.989.585 milreis, soit une augmentation de 16.556 kilos et 107.464 milreis. Les recettes provenant des droits d'importation directe sont en augmentation de 4.572 milreis sur les résultats du précédent exercice. Pour les dépenses, la redevance annuelle due à l'Etat est encore jusqu'au 1^{er} mai 1902 de 4.450 contos; à partir de cette date, elle s'élèvera à 4.500 contos, taux maximum. Les comptes relatifs aux tabacs fabriqués font ressortir un prix de revient moyen de 747 réis par kilogramme contre 779 réis 1/2 l'année dernière. Cette diminution du prix de revient provient de ce que les tabacs employés ont été payés à un change moyen plus favorable et de ce qu'il a été possible de réaliser, sur la fabrication même, quelques économies.

Le solde du dividende de 7.060 réis, soit 4.095 réis, est mis en paiement à raison de 19.65 frs. depuis le 8 courant.

Les bonnes tendances dont ont fait preuve il y a quelque temps les actions de nos grandes compagnies de Chemins de fer ne se sont pas démenties ces temps derniers. Le *Lyon* remonte à 1.670 frs. l'*Est* à 1.050 frs., le *Midi* à 1.225 frs. et le *Nord* à 2.170 frs.

L'Ouest et *l'Orléans*, n'éprouvent pas de modification sensible.

Les Chemins Portugais valent 64 frs., l'*obligation 1^{er} rang 3 %* cote 328, celle du *2^o rang 80* frs. à ces prix, l'arbitrage des actions contre les *2^o rang* est tout indiqué: les *4 % 1^{er} rang* sont à 455 frs. et le *2^o rang* à 108 frs. Les recettes de la semaine sont en moins

value des 17.416 frs., ce qui réduit à 142.027 frs. la plus value depuis le 1^{er} Janvier.

Le Métropolitain poursuit son mouvement de reprise à 569 frs. Wagons Lits stationnaires à 340 frs. La Cote Libre de Bruxelles publie l'information suivante:

On sait qu'un project de loi a pour but de solliciter des Chambres belges les crédits nécessaires pour la conclusion d'une nouvelle convention avec les Wagons Lits.

En réponse à une question de la section centrale à l'effet de savoir quelle est l'indemnité qui serait réclamée par la Compagnie des Wagons-Lits en cas de résiliation de la convention du 15 mars 1898, le gouvernement a répondu:

D'après l'article 40, § 5 de la convention, l'Etat doit payer, à titre de dédommagement, pour chacune des années qui restent à courir jusqu'à la fin de 25^o année, une redevance égale à la moyenne du bénéfice annuel réalisé pendant les trois dernières années d'exploitation.

La Compagnie se croit donc en droit, tout au moins, de supporter les résultats qu'elle pouvait attendre d'une période d'exploitation minima de trois ans. Elle estime qu'à l'expiration de ce terme, les voitures de luxe auraient été au nombre de 60, dont 45 en service régulier et 15 en réserve ou en réparation.

Elle évalue les recettes probables pour les trois premières années d'exploitation, par jour-voiture en circulation, à 60 fr.

Elle évalue les dépenses, en tenant compte du supplément afférent aux voitures en réserve, à 31 fr. 16, soit un bénéfice, par jour-voiture, de 28 fr. 84 et, à raison de 45 voitures pendant 365 jours, un bénéfice annuel de 473.697 frs.

Le gouvernement fait les réserves les plus formelles au sujet de ces évaluations de la Compagnie.

Les bases de la convention annexée au project de loi n'indiquent pas si les voitures de première classe seront maintenues dans les trains internationaux et si la taxe des premières reviendra exclusivement à l'Etat. Mais, d'après les renseignements donnés par le gouvernement à la commission spéciale, le nouveau contrat stipulera expressément le maintien définitif des voitures de première classe dans les trains internationaux et la taxe reviendra exclusivement à l'Etat.

Les recettes sont encore satisfaisantes. Du 1^{er} Janvier au 20 Juillet 1901, elles s'élèvent à 7.152 106 fr. contre 7.073 835 frs. pour la même période de 1900.

Le marché des titres de 'Panama' n'existe plus pour le moment.

Quant aux grands valeurs parisiennes, Gaz, Omnibus, etc. par ces temps de chaleur sénégalienne la spéculation ne s'occupe guère.

Mines d'Or, de plus en plus inactives avec des tendances plutôt lourdes, car les nouvelles du Transvaal laissent toujours à désirer.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1901.

Bradam os jornaes e brada o publico, pedindo providencias contra a invasão de moedas falsas de nickel que, de dia para dia, toma maiores proporções. Isto de a industria particular estar tranquilamente concorrendo com o Governo e com o Banco de Portugal na cunhagem e na gravura da moeda com que ha dez annos nos vamos remedando, é cousa que, pela trivialidade dos committimentos, já não espanta ninguem.

Agora o clamor é sobre a abundancia do nickel falso em circulação. Convém todavia notar que não é recente o attentado de se viciar esta moeda. Data, com muito pequena diferença, um mez o mais, da emissão da legitima! O povo foi aceitando, ao mesmo tempo, uma e outra, a boa e a falsa, sem se dar ao trabalho de as distinguir. Tinha mais que fazer.

Louvado seja o senhor, nunca dinheiro algum, cunhado alli na Moeda, mais mereceu ser falsificado que este, e, na verdade, era fatal que o havia de ser.

A proposta de lei que creou a moeda de nickel de 50 e 100 réis tinha, mais dia menos dia, de trazer o triste resultado de que hoje nos vimos queixando.

Agora, o que se não fazia mister, era que a especulação escondesse o chumbo e o estanho para ludibriar o publico. Bastava que empregasse, honestamente, o nickel e o cobre nas mesmas proporções officiaes, quer dizer, um quarto do primeiro e tres do segundo, para o ganho já ser de respeito, cerca de noventa por cento, vamos lá com Deus. Façam agora idéa de quanto elle será, se o chumbo ou o estanho entram sós na confecção.

O positivo é que, segundo os dados officiaes, temos, de cunhagem legitima de moeda de nickel, dois mil contos, sendo 1 600 em moedas de 100 réis e 400 em moedas de 50 réis. Isto, note-se bem, é a emissão oficial da Casa da Moeda.

Em quanto importará agora a emissão de chumbo e estanho da iniciativa particular? ..

Que haja de ser o governo quem, para extincção da praga e regularidade das transacções, tenha de recolher indistinctamente, toda a boa e a falsa moeda de nickel, reclamam-o as mais elementares noções de justiça. Porque a culpa da frequencia e da multiplicidade destes dolos pertence, primeiro que a ninguem, ao estado, por ter criado um instrumento de troca tão facil, tão provocante de imitação. Desde que se cunhou uma moeda, do peso de 4 grammas, com o valor legal de 100 reis, com um gramma de nickel e tres de cobre, é de ver que o estado realizou um lucro que lhe veiu a talho de foice para as urgencias do tesouro, mas deixou, ao mesmo passo, a porta aberta aos industriais que tambem quizeram molhar a sopa, encetando cunhagem propria desde que elle terminou a sua.

Verdade é que, para cunhagem de moedas divisionarias e de trocos não se attende ao valor intrínseco; e é por isso mesmo que, nos pagamentos, ella apenas é tolerada em limite bastante restrito. Tudo, porém, se quer nos seus devidos termos, e o mal foi que, para se arranjarem recursos a todo o custo e sob pretexto de se acabar, uma vez por todas, com as sordidas cedulas, se arbitrasse o valor exorbitante de cem réis a um bocado de liga baça, que nem quinze, feitas as contas, chegava a valer.

Dir-se-ha que tambem as notas, que são de papel, não tem valor intrínseco. Mas estão garantidas, pelo banco que as emite, com a sua reserva metallica, com a sua carteira commercial e outras verbas do activo. As proprias cedulas extintas, facultava a Casa da Moeda o troco por bronze, facilidade incommoda de que ninguem se queria aproveitar.

Ora de tudo o que dizemos se infere que o exagero do lucro de qualquer governo na emissão de moeda subsidiaria e de trocos, sobre ser, até certo ponto, um attentado contra a riqueza publica, é um exemplo e um estímulo para os falsificadores, como agora estamos vendo no caso em questão.

Urge pois, que o sr. ministro da fazenda, levando, quanto antes, a effeito o seu projecto de acabar com a moeda de cobre, substituindo-a por nickel de igual valor nominal, e restituindo à circulação a antiga moeda de prata de 100 reis, para acabar com a actual emissão de nickel, em má hora pensada, extirpe por esta forma, elle que tambem é medico, uma apostema que pôde ter sérias consequencias, se lhe não acodem desde já.

*

* * *

A época que vamos atravessando costuma sempre ser falha de operações de bolsa e, efectivamente, o movimento da quinzena deixou muito a desejar.

As inscrições continuaram a affluir, mas as transacções não foram de grande monta.

As cotações, que abriram no principio do mez a 38,80, desceram em 7 a 38,75 e estão hoje a 38,50.

Nos restantes papeis do estado, as operações foram insignificantes.

Em acções de Bancos e Companhias, muito pouco movimento tambem, por carencia de vendedores. Ainda assim, as do Banco de Portugal abriram em 1 a 145^{1/2}700, subindo a 146^{1/2}300, cotação actual.

As do Ultramarino e Lisboa & Açores não tiveram movimento de importancia alguma.

As obrigações predias tiveram sempre compradores, que nunca elles faltam a este papel. As acções dos Phosphoros foram bastante procuradas.

A especulação salientou-se, d'esta vez, nas companhias africanas, tendo affectado sensivelmente as acções de Moçambique e as da Zambezia. Parece, no entanto, que já começo a reacção. As acções da Zambezia, que abriram em 1 a 4^{1/2}550 e foram descendo, até 10 a 3^{1/2}450 subiram logo a 12 a 4^{1/2}100, como se vê do mappa que adeante publicamos.

Nada mais que mereça menção.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v .	38 9/16	38 7/16	Desconto no Banco
» cheque.	38 1/4	38 3/16	de Portugal....
Paris 90 d/v.....	740	742	No mercado....
» cheque....	745	748	Agio Buenos Ay
Berlim 90 d/v....	302	303	res.....
» cheque....	305	306	Cambio do Brazil
Francfort 90 d/v .	302 1/2	303 1/2	Premio da libra...
» cheque.	305 1/2	306 1/2	1 ^{1/2} 720
Madrid cheque ...	890	895	1 ^{1/2} 75

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	1	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	—	—
Lisboa: Inscrições de assent	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,75	38,75	38,75	38,75	38,50	38,70	38,75	—	—
” coupon	38,85	38,85	38,85	38,82	38,80	38,80	—	38,80	38,80	38,75	38,75	38,74	—	—
Obrig. 4% 1888	19,800	—	—	19,800	—	19,800	19,850	19,800	—	19,850	—	19,850	—	—
” 4% 1890 assent....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
” 4% 1890 coupon...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48.000	—	—
” 4 1/2% assent....	—	55.000	—	—	55.600	—	56.300	56.300	—	—	56.600	56.700	—	—
” 4 1/2% coup. int...	—	—	55.700	—	—	—	—	—	56.700	56.300	—	56.500	—	—
” 4 1/2% externo....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
” Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal....	145.700	145.800	—	146.000	145.900	146.000	146.000	—	146.300	146.300	146.300	146.300	—	—
” ” Commercial	130.500	—	—	130.500	131.000	130.500	131.500	131.500	—	132.000	—	—	—	—
” ” N. Ultramarino..	—	—	—	—	—	121.000	120.000	120.000	120.500	121.000	121.500	—	—	—
” ” Lisboa & Açores	—	123.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
” ” Tabacos coupon ...	—	134.600	135.600	—	—	130.300	130.400	—	130.000	130.500	130.500	—	—	—
” ” Comp.º Phosphoros.	75.800	—	76.000	75.800	—	—	76.000	76.000	76.200	76.200	—	—	—	—
” ” Real....	—	17.000	—	—	—	—	16.700	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6%	94.500	94.400	94.000	—	—	—	—	94.500	94.40	—	94.500	—	—	—
” ” 5%	—	91.500	91.500	91.600	91.600	91.400	91.500	—	91.500	—	91.750	91.600	—	—
” ” Comp.º Phosphoros.	90.80	90.800	—	—	91.200	91.800	91.800	92.000	91.800	—	—	—	—	—
” ” C.º Real 3% 1º grau	—	—	82.600	—	—	82.500	—	—	—	—	—	82.000	—	—
” ” 3% 2º grau	20.200	20.200	20.200	20.200	—	—	—	—	—	—	—	20.050	—	—
” ” C.º Nacional.....	—	—	—	—	52.500	—	—	53.800	—	—	—	—	—	—
” ” Atravez Africa....	—	81.500	81.400	81.500	81.600	81.900	—	82.000	81.800	81.900	82.000	—	—	—
Paris: 3% portuguez	25,70	25,70	25,65	25,52	25,45	25,70	25,75	25,85	25,85	25,70	25,80	—	—	—
Accções Comp.º Real....	60,50	61	—	—	—	—	61	—	—	—	—	—	—	—
” ” Madrid Caceres....	—	—	—	—	—	31	—	—	—	30,50	30,50	—	—	—
” ” Norte de Hespanha.	181	181	181	178,50	176	177	180	181	—	—	—	—	—	—
” ” Madrid Zaragoza...	251	251	250	250	245,50	245	250	218,50	—	—	—	—	—	—
” ” Andaluzes.....	235	235	234	230,25	230	—	226	230	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp.º Real 1º grau	324	327	326,50	326	325	324	325,50	—	325	326	—	—	—	—
” ” ” 2º grau.	79	—	—	—	78,50	78	78,50	79	80	79	77	—	—	—
” ” C.º Beira Alta....	75,50	75,50	76	76	78	78	78	76	—	—	—	—	—	—
” ” Madrid Caceres ...	—	85,75	—	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
” ” N. Hesp. (1.º hyp.)	281	280,50	280,50	283	282,50	285	289	295	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 / portuguez....	25,50	25,37	—	—	25,37	25,50	25,50	25,56	25,62	25,50	25,62	—	—	—
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	—	—
Amsterdam: Atravez Africa...	63	—	—	63,25	63,31	63,31	63,31	63,31	63,31	64	64	—	—	—
Bruxellas: Atravez Africa ..	62,30	62,30	62,30	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	—	—

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Período de exportação	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1901	1900	
COMPANHIA REAL	de 8									
Antiga rede e nova não garantida ...	23 29 Julh	693	85.803.000	123.813	693	86.725.415	125.144	2.244.018.000	2.210.445.356	
Nova rede garantida	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sul e Sueste	23 29 Julh	380	10.524.000	27.694	380	11.204.585	29.485	265.772.000	265.382.644	
Minho e Douro.....	25 1 Julh	488	19.142.810	39.227	488	21.844.972	44.764	495.016.151	442.971.020	
Beira Alta	2 8 ”	”	21.900.660	44.878	”	19.601.110	39.467	516.916.811	462.231.130	
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	9 15 ”	”	19.399.340	39.752	”	18.306.480	37.513	536.316.151	480.537.610	
Guimarães	2 8 Abr	105	1.369.103	13.039	105	1.859.673	17.520	19.841.360	19.657.195	
Porto á P. e Famalicao	1 15 Jun	64	3.653.559	57.086	64	5.745.306	89.770	44.796.924	40.982.655	
Norte de Hespanha ..	22 28 ”	”	3.027.175	554	”	2.021.577	552	53.772.119	52.179.502	
Madrid—Zaragoza — Alicante	16 22 Julh	3650	1.673.983	458.3650	1.691.103	463	49.784.612	49.805.834	—	
Andaluzes	9 15 Julh	1067	336.739	315.1067	332.790	311	10.107.931	10.341.588	—	
Madrid — Caceres ..	23 29 ”	”	1.571.911	430	”	1.580.906	433	51.356.527	51.386.740	—
Zafra a Huelva.....	30 5 Ago	”	82.371	192	”	72.951	170	2.4		

Publicações recebidas

Roteiro de Lisboa, Porto e Coimbra. — A Papelaria Palhares editou este livrinho que é tão util quanto necessaria se tornava uma publicação neste genero.

Contém, além das indicações das repartições de fazenda, divisão administrativa e outros esclarecimentos, as plantas das duas primeiras cidades.

E' já muito bom este livrinho, mas quizeramos mais: — que se publicasse uma planta de Lisboa, outras do Porto, Coimbra, etc., bem feitas, commodas em tamanho, claras, com os nomes das ruas, a duas ou tres cores e por um preço modico, como ha em toda a parte menos entre nós onde os editores não buscam boas fontes de receita e ninguem trata de vantagens para o paiz.

Passatempo. — Temos recebido este interessante quinzenario que os Armazens Grandella publicam, dedicando o, com muito bom criterio, á vulgarização de coisas nossas pelo artigo e pela gravura.

E' baratissimo, 40 réis cada numero.

Escolas moveis

Esta associação dirigiu-nos uma circular em que expõe claramente os seus beneficos fins, os recursos de que dispõe, e faz um appello a todos os bons cidadãos para poder desenvolver a sua sympathica missão — ensinar a ler e escrever os quatro milhões de analphabetos que ainda existem no paiz.

A associação calcula que se 200.000 subscriptores, isto é 2 por cento da população concorressem com a quota de 100 réis por mez, poderia haver 1.800 cursos annuaes dando ensino a 90.000 alumnos. Como seria lisongeiro este resultado!

Intelizmente nem todos comprehendem o seu dever e como exemplo temos o *benemerito* empresario do Colyseu dos Recreios, que ainda ha pouco, pretextando ter que terminar os seus espectaculos em que lucrou enormes sommas, se recusou a *alugar* o circo para uma recita em favor de tão util instituição!

Pela nossa parte não faltamos ao nosso dever de jornalistas, acompanhando a associação no seu pedido:

— Esmola para 4.000.000 famintos d'instrucção!

LINHAS PORTUGUEZAS

Imposto de sêllo. — Começou neste mez a ser posta em prática a portaria que estabelece a taxa de 20 réis de imposto de sêllo applicavel ao conhecimento, guia, cautela ou outro documento de transporte em caminhos de ferro, a preço reduzido, de expedições compostas de um só volume de peso que não exceda 10 kilos.

Estação de S. Bento, no Porto. — Proseguem com actividade os trabalhos de demolição que se tornavam necessarios para a terraplenagem destinada á estação de S. Bento, que tão grande melhoramento representa para a cidade do Porto, e para os bons serviços dos caminhos de ferro no norte do paiz.

Caminho de ferro da Povoa. — Este caminho de ferro estabeleceu uma assigualia, muito commoda, de 30 viagens de ida e volta entre Porto e Matosinhos ao preço de 2.550 réis, incluindo o imposto do sêllo.

Expressos Lisboa — Caldas da Rainha. — Foi inaugurado no corrente mez o serviço d'estes comboios expressos, que se realizam tres veses por semana, com-

pondendo-se unicamente de carruagens de 1.^a e 2.^a classes.

Mirandella e Vizeu. — As liquidações de garantia de juro a pagar a Companhia Nacional relativas ao 1.^o semestre do corrente anno importaram em 26.222.057 réis para Mirandella e 33.064.877 réis para Vizeu.

Porto a Valença. — O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado aprovou que se faça o rapido do Porto a Valença ás sextas-feiras, sem dependencia do prolongamento para Vigo.

Estação de Bombel. — Vae ser elevada a estação de 4.^a classe o apeadeiro de Bombel dos caminhos de ferro do Sul.

Apeadeiro de Tojal. — Foi aprovado e mandado executar pela administração dos caminhos de ferro do Estado o projecto de apeadeiro no Tojal, entre Casa Branca e Evora.

Tramways Coimbra — Oliveira do Bairro. — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro não atendeu o pedido, que lhe foi feito, para o estabelecimento de comboios tramways entre Coimbra e Oliveira do Bairro.

Estação de S. Mamede de Tua. — Por ordem do sr. ministro das obras publicas vae ser construida com urgencia a estrada de serviço de S. Mamede, concelho de Alijó, para a estação do caminho de ferro de S. Mamede de Tua.

As festas da Agonia. — Começa no dia 17 do corrente e termina em 20 a venda dos bilhetes especiaes de 2.^a e 3.^a classe, desde Lisboa para Viana do Castello, por occasião das festas de Nossa Senhora da Agonia, uma das mais formosas romarias de Portugal.

Esses bilhetes são validos para os comboios ordinarios.

Companhia Real e Companhia Carris. — Ouvimos que ja chegaram a acordo e-las duas companhias, a respeito da passagem das linhas da segunda junto ás linhas da primeira, devendo começar brevemente o assentamento dos rails e demais ligações.

Tambem ouvimos que todo o material antigo da companhia Carris será vendido á companhia que projecta estabelecer na Ilha da Madeira este sistema de tracção.

Caminhos de ferro d' Estado. — A Administração d'estes caminhos de ferro adjudicou a Orely, Antunes & C.^a o fornecimento de ferros diversos para a feitura de 50 vagons, na importancia total de 8.553.000 réis, e a João Maria Bravo o fornecimento de 2.420 varões de ferro para o Sul e Sueste, na importancia de 1.630.812.

Devezas e Valladares. — Esta concluida a segunda via férrea entre estas duas estações da linha do Norte.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Trata-se de obter a concessão de um caminho de ferro de Turis a Grão de Valencia, tendo já sido apresentada em cortes a respectiva proposta de lei. Entre aquelles dois pontos já existe, porém, uma outra linha ferrea.

A Companhia do caminho de ferro de Madrid a Villa del Prado inaugurou o prolongamento da sua linha até Almorox, na província de Toledo. Esse prolongamento foi feito numa extensão de 13 kilometros.

Em Barcelona organiza-se uma sociedade anonyma, de que fará parte a casa Aznar, de Bilbão, para a exploração d'uma linha ferrea de Segorbe a Sagunto.

Uma empresa mineira recentemente constituída, trata de promover a realização de uma linha ferrea de Tolosa ás minas de Berastegui.

De Bilbão ao Monte de Ar handa vae ser construido um caminho de ferro funicular. Está feito já o projecto.

*
Em Jerez de la Frontera realizou-se uma reunião de capitalistas para constituirem uma sociedade que estude o projecto d'um caminho de ferro entre aquella capital e Setenil.

A nova linha terá 120 kilómetros de extensão, servindo vinte povoações da província, que actualmente se encontram sem comunicação.

O projecto é patrocinado pela camara de commercio, e logo na primeira reunião ficou subscrito com excesso o capital accões, tendo sido nomeado para presidente do conselho de administração o sr. Gonzalez Bias.

*
Constituiu-se em Barcelona a sociedade do caminho de ferro de Alcantarilla a Lorca, com um capital de 6 milhões de pesetas em 12.000 accões, afim de continuar a empresa que o Banco Hispano-Colonial iniciou em 1884.

*
Foi concedido á companhia do caminho de ferro mineiro de Sestao á Galdames o prolongamento d'esta linha.

*
A companhia dos caminhos de ferro do Norte mandou collocar em todas as suas carruagens de passageiros uma placa de porcelana, advertindo que é proibido escarrar nos compartimentos. Esta indicação obedece aos conselhos da medicina contra o desenvolvimento da tuberculose.

França

A companhia de Orleans tem já em serviço oito locomotivas electricas, entre a Praça Valhubert e o Caes d'Orsay.

*
O Ministro das Obras Publicas dirigiu ás administrações de todas as companhias de caminhos de ferro uma circular lembrando a grandes vantagens que resultariam para o commercio e no proprio interesse das Companhias, se fosse estabelecida para as bagagens dos viajantes de commercio, á semelhança do que já se fez para as suas passagens, uma tarifa reduzida de 50 p. c.

Nessa circular, o Ministro observa que muitas vezes o peso das amostras que o viajante é obrigado a levar consigo ultrapassa muito os 30 kilos concedidos, e a elevação da tarifa dos excessos de bagagem constitue um sério entrave para o desenvolvimento das relações criadas por esses viajantes, relações que aproveitam, antes de tudo, ás proprias companhias.

*
Vae tornar-se extensiva a todo o territorio francez a tarifa reduzida, já estabelecida em certas linhas, para o transporte de cereais e farinhas, permittendo-se assim que as regiões onde há um excesso de produção possam satisfazer as necessidades de certos pontos muito afastados do paiz.

*
Não tardará muito que se torne possível escalar, comodamente installado num vagon, os mais altos cimos dos Alpes.

Acabaram todas as dificuldades com que os engenheiros luctaram por tanto tempo, e ahí os temos nós a lançar novas linhas ferreas através das montanhas, entre as pittorescas paisagens alpestres, outr'ora só accessíveis ás camurças e aos alpinistas audaciosos.

A companhia do P. L. M. acaba de construir uma d'essas linhas, que vae de Fayet-Saint Gervais a Chamonix, numa extensão de 19 kilómetros, em curvas d'um raio minimo de 50 metros. A gare de Fayet encontra-se a uma altitude de 580 metros e o extremo da linha, que é Chamonix, está a 1037 metr s.

O sistema de tracção e o da electricidade. Cada comboio é formado por quatro carruagens de 32 logares, e um fourgon de bagagens.

A inauguração d'esta linha extraordinaria está anunciada para o proximo mez de setembro.

Russia

O correspondente em Nova York do *Commercial and Financial Chronicle* annuncia que uma grande companhia ingleza apresentou ás autoridades competentes o projecto d'uma linha metropolitana em S. Petersburgo, enlaçando todos os caminhos de ferro existentes naquella cidade.

Esta nova linha terá 104 kilómetros e 650 metros e construir-se ha em viaducto, como em Nova York e Berlim.

As despesas de primeiro estabelecimento calculam-se em 190 milhões de rublos.

Italia

A administração dos caminhos de ferro italianos adoptou um automovel couraçado para defesa das linhas ferreas. O automovel, que pesa 1.400 kilos, poderá transportar um official, dois sol-

dados e um canhão Maxim. O motor é movido a benzina e tem uma força de 7 cavallos.

*
Diz a imprensa italiana que, se, como se espera, tiverem resultados satisfactorios os caminhos de ferro electricos que vão ser brevemente inaugurados na Lombardia, este sistema irá sendo applicado a outras vias ferreas, pois a elevação do preço do carvão, que é preciso importar do estrangeiro, torna manifesta a conveniencia de utilizar a electricidade, aporveitando as quedas de agua que tanto abundam n'aquella peninsula.

America

Um projecto grandioso, immenso como só seria capaz de conceber o Novo Mundo, preocupa neste momento os habitantes das vastas terras que descobriu Colombo.

Trata-se, nem mais nem menos, de ligar as duas Americas — a do Norte e a do Sul — por meio de um caminho de ferro que, segundo os estudos já feitos, terá uma extensão de 16.350 kilómetros!

Mexico

O governo mexicano dirigiu-se á companhia dos caminhos de ferro Sul-Oriental, incitando-a a prolongar a construcção das suas linhas até Santa Cruz e Bacalar, que, eram o centro de resistencia dos indios mayas.

A companhia resolveu emprehender esses trabalhos, imprimindo-lhe a maior somma possivel de actividade.

Considera-se esta obra o melhor meio de pacificar aquelle paiz, permittindo-lhe os transportes rapidos, que poderão evitar as permanentes e avultadas guarnições.

Turquia asiatica

Parece que está em vespertas de ser resolvida a questão da concessão do caminho de ferro de Bagdad ao Golfo Persico.

Trata-se, como se sabe, d'um caminho de ferro destinado a ligar as vias ferreas da Asia menor com o Golfo Persico, atravessando em toda a sua extensão o valle do Euphrates.

Exercem-se fortes influencias em Constantinopla para esta concessão e no fim de contas os dois grupos rivais, representados pelo Banco Ottomano, d'uma parte, e Deutsche Bank e os caminhos de ferro de Anatolia, d'outra parte, fizeram um acordo de maneira que toca a cada um 40 p. c. da empreitada ficando a quinta parte disponivel para completar a constituição do grupo.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do Conselho de Administração
apresentado á assembléa geral dos accionistas
em 10 de junho de 1901

(Continuado do n.º 327)

Prejuízos pelas diferenças de cambio

Na gerencia de 1900 os prejuízos pelas diferenças de cambio foram ainda um pouco menos avultados do que na gerencia de 1899.

Os resultados comparados dos dois exercícios mostram o seguinte:

	1899	1900	Diferença de 190
No fornecimento de carvão... ...	119:536\$697	161:495\$803	+ 41:959\$106
Em outros fornecimentos... ...	149:315\$171	95:493\$987	- 53:821\$184
Na remessa de fundos a paizes estrangeiros, para pagamento dos coupons e outros encargos da administração... ...	643:824\$467	622:667\$763	- 21:156\$704
	912:676\$35	879:657\$553	- 33:018\$784

A comparação d'estes prejuizos, desde 1895 inclusivè, resalta do seguinte quadro :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Fornecimento de carvão	35:443\$226	57:460\$844	66:551\$415	111:831\$227	119:536\$697	161:495\$803
Outros fornecimentos	27:395\$953	36:491\$245	71:364\$000	184:589\$481	149:315\$171	95:493\$987
Remessa de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros	552:790\$797	465:605\$680	726:868\$558	978:187\$607	643:824\$167	622:667\$763
Sommas.....	615:629\$976	559:557\$769	864:783\$973	1.274:608\$315	912:670\$335	879:658\$553

Assim 1900 tem sobre :

	Nos diversos fornecimentos	No carvão	Nas remessas de fundos	No total
1899	— 53:821\$184	— 41:959\$106	— 21:156\$704	— 33:018\$782
1898	— 89:095\$494	— 49:664\$5 6	— 855:51\$844	— 394:9:0\$762
1897	+ 24:129\$987	+ 94:944\$88	+ 104:700\$795	+ 14:473\$580
1896	+ 59:002\$742	+ 104:034\$69 9	+ 157:062\$083	+ 820:089\$784
1895	+ 68:098\$0.5	+ 126:052\$577	+ 69:876\$966	+ 264:027\$577

Resultados da exploração em 1900

As receitas geraes da exploração no exercicio findo de 1900, segundo as apreciações e numeros já anteriormente apresentados n'este relatorio, e d'accordo com os documentos juntos (n.ºs 6 a 15) incluindo nesses resultados as importancias devidas e pagas pelo thesouro portuguez pelas garantias de juro das linhas da Beira Baixa e de Torres-Figueira Alfarellos, foram :

Do trafego 5.130:164\$985
Fóra do trafego 19:970\$511 5.150:141\$296

As despesas exclusivas e ordinarias de exploração foram 2.193:982\$735
Os impostos pagos em Portugal 65:166\$690

Excesso da receita 2.890:992\$371
Encargos das obrigações de 1.º grau, e respectivo premio de ouro 2.090:376\$288

Excedentes 791:616\$083
Accrescentando a este excedente :

1.º Diferença entre a previsão feita em 1899 para a amortização d'obrigações do dito anno e a somma dispendida 12:322\$663
2.º Receitas effectuadas em 1900 levadas nesse exercicio á conta de ganhos e perdas (documento n.º 3) :

Coupons prescriptos 10:133\$739
Mínimos cedidos em nosso favor 2\$734
Juros de inscripções que nos pertencem 500\$850

Somma 814:576\$069
Diminuindo .

a) Indemnização a Centeno & C.ª, conforme a sentença judicial (principal) 2:700\$000

b) Despesas extraordinarias d'exploração:

1.º Renovação de taboleiros metalicos... 3:178\$408

2.º Despesas complementares do 1.º estabelecimento desde 1895 284:172\$641

3.º Reconstrução e transformação do material circulante 25:902\$490

Abatendo :

Saldo credor da conta de renovação de via, pelo excesso do producto da sucata e outros inuteis, vendidos 313:253\$539

Saldo credor da conta de renovação de via, pelo excesso do producto da sucata e outros inuteis, vendidos 13:253\$539

300:00\$000

302:700\$000

814:576\$069

Transporte 302:700\$000 814:576\$069

c) Diferença para menos no valor do material circulante, segundo o inventario 20:691\$009

d) Diversas despesas :

1.º Juros, comissões, despesas de banco e outras (saldo devedor) 12:928\$990

2.º Debitos insolueis 79\$296

3.º Couponsembargados, já prescriptos 170\$100

4.º Saldo devedor da Conta de diferença de cambios.. 2:206\$610

15:384\$996

e) Conta de reserva especial, nos termos da alínea c do art. 61.º § 1.º dos estatutos.. 8:440\$387 347:216\$392

Saldo illiquido da generalidade, em 1900, da exploração, conforme a conta de ganhos e perdas 467:359\$677

Este saldo é destinado a amortização das obrigações no exercicio mencionado de 1900, cuja importancia é a seguinte :

1.º grau 163:574\$395

2.º grau 36:663\$556

200:237\$951

e tambem á parte da reserva especial pelo dito exercicio, d'accordo com as prescripções da dita alínea c do art. 61.º § 1.º dos estatutos...

20:900\$300

Somma 230:228\$251

ficando o saldo illiquido acima de 467:359\$677

reduzido a 237:131\$426

saldo que ainda está captivo do complemento do vencimento do nosso director geral, nos termos de resolução do Conselho de Administração de 26 de dezembro de 1900, fica do o resto para poder ser distribuido pelas obrigações do 2.º grau, como aadeante vos será proposto.

(Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Faz-se publico que o comboio n.º 43, rapido, do Porto a Valença, ás sextas-feiras, anunciado no cartaz d'esta direcção A-52 de 20 de junho ultimo, se effectuará desde o dia 2 de agosto proximo.

Este comboio corresponde, na estação de Valença, com o ordinario n.º 32, das linhas de Medina del Campo a Zamora e Orense a Vigo, que parte d'aquella estação ás 6 horas da manhã (hora portugueza).

Porto, 25 de julho de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Viagem de recreio á Figueira da Foz

Grande corrida de touros em 25 de agosto.—Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo á Figueira, válidos

pelos comboios ordinarios.—Preços de ida e volta incluindo o imposto do sê-lo para o governo :

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados : 1.ª classe, 6\$00; 2.ª 4\$00; 3.ª, 3\$00. Torres Vedras, 4\$00, 2\$840, 2\$00; Caldas ou S Martinho, 3\$00, 2\$040. Cella ou Vallado, 2\$560, 1\$740, 1\$220; Mogofores a Porto, ambas inclusivamente, 2\$00, 1\$540, 1\$020; Fundão, 2.ª classe 3\$080, 3.ª, 2\$190; Tortozendo, 2\$760 1\$970; Covilhã, 2\$640, 1\$870; Cária, 2\$290, 1\$630; Belmonte, 2\$200, 1\$570; Benespera, 1\$840, 1\$310; Sabugal, 1\$620, 1\$150.

Validade: ida, 24 e 25; volta, 25 e 26.

É permitido aos passageiros de 1.ª classe ocuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinário, excepto nos comboios *sud-express*, mediante pagamento do respectivo suplemento.

Demais condições, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 29 de julho de 1901.

Interrupção Fregeneda-Barca d'Alva

Podem aceitar-se remessas de grande e pequena velocidade sem reserva pelos prazos de transporte. Os passageiros sofrerão trânsbordo ao quilómetro n.º 64.

Lisboa, 31 de julho de 1901.

Mudança de horário

Segundo aviso dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, o comboio n.º 43, rápido, entre Porto e Valença, em correspondência, às 6.ª feiras, com o comboio n.º 55, expresso Lisboa R-Porto, começa a vigorar desde o dia 2 de agosto, até Valença, mas sem ligação directa com a linha hespanhola.

As estações d'esta Companhia vendem pois bilhetes directos para as de Porto a Braga e Valença, servidas pelo comboio n.º 43.

Lisboa 31 de julho de 1901.

Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta

Tourada na Figueira da Foz

Esta Companhia estabeleceu, a exemplo dos mais annos, bilhetes especiais pelos seguintes preços reduzidos:

De Villar Formoso e Freineda, em 2.ª classe, 1\$600; em 3.ª 1\$200 - De Cerdeira e Villa Fernando, 1\$500 e 1\$100 - De Guarda, Pinhel e Villa Franca, 1\$400 e 1\$000 - De Celorico, Fornos e Gouveia, 1\$200 e 900 - De Mangualde e Nellas, 1\$100 e 800 - De Cannas, Oliveira e Carregal, 1\$000 e 700 - De Santa Comba, 900 e 600 - De Mortagua e Luso, 800 e 500 - De Pampilhosa e Murted, 600 e 400 - De Cantanhede, 500 e 350 - De Limede e Arade, 400 e 300 - De Montemor, 300 e 180 - De Alhadas, 200 e 150 - De Maiorca, 150 e 100 réis.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de óleo mineral

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 26 do corrente, perante a Direcção dos ditos Caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 100.000 kilogrammas de óleo mineral escuro e 20.000 kilogrammas de óleo mineral para cilindros.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de réis 185\$000, ou 150\$000 réis para a 1.ª qualidade e 35\$000 réis, para a 2.ª.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importância total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação for feita; depósitos que terão lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depósitos, à ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de ferro (Largo de S Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 7 de agosto de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimentos diversos

Pelo presente se faz publico que no dia 20 do corrente mês, á uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada, para a venda da sucata seguinte:

Lote n.º 1 — Ferro forjado, 60.000 kilos, aproximadamente.

Lote n.º 2 — Material de via, 60.000 kilos, aproximadamente
Lote n.º 3 — Aros de aço 5.000 kilos, aproximadamente.

Estes lotes poderão ser examinados nos armazens gerais, em Campanhã.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 40\$000 rs.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens gerais, e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 2 de agosto de 1901.

Fornecimento de lona

Pelo presente se faz publico que no dia 22 do corrente mês, á 1 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 3.500 metros de lona para cobertura de tectos de carruagens e vagões.

Pa a ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 45\$000 rs.

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

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

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

Porto, 3 de agosto de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda de terrenos em Espinho

No dia 14 de outubro proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para a venda dos lotes n.ºs 2, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20 e 21 dos terrenos em Espinho, conforme a planta que está patente na estação de Espinho e na repartição central do serviço de via e obras, na estação de Santa Apolonia.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para compra do lote n.º... de terreno em Espinho», e redigida segundo a formula seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em... proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, o lote n.º... do terreno em Espinho, pela quantia de... (por extenso) na conformidade da planta patente na Repartição Central de Via e Obras de que tomei conhecimento».

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

N. B.—A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes reserva-se o direito de dar ou não seguimento ás propostas que receber.

Lisboa, 1 de agosto de 1901.

Venda d'uma parcella de terreno sobrante ao k.º 149,100 Norte

Base de licitação 100 réis por m²

No dia 20 de agosto proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva da companhia real, serão abertas as propostas para a venda d'uma parcella de 4.144^m2,90 de terreno sobrante situado á esquerda da linha do norte ao k.º 149,100 conforme a planta patente na estação de Albergaria, na repartição central de via e obras em Santa Apolonia e no escriptorio da 1.ª seccão de via e obras em Santarém.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto: «Propostas para compra de terreno sobrante ao k.º 149,100 Norte», e redigida segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes o terreno sobrante do k.º 149,100 N, pela quantia de... (por extenso) na conformidade da planta patente de que tomei pleno conhecimento».

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

Lisboa, 25 de julho de 1901.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBICA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carraspa Val lado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

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

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

FIGUEIRA DA FOZ Grande Hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e servico de 1.ª ordem. Diaria 1.200 a 2.000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Restaurante Tayores. — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebedas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Número telephonico, 450.

LISBOA Rodolfo Beck. — 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.º

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

MADRID Cesar Ferent. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia até 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphic, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.^o || Rua da Fabrica, 37.

PRODUCTOS

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

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

COMPANHIA REAL			LISBOA	QUELUZ	LISBOA	Lisboa	Guarda	Lisboa	FARO	POCO BARRETO	FARO
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	b 8-55 m.	12 49 n	1 50 n	3 32 t	4-25 t	6-33 t
Part.	Cheg.	Part.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	11 6 m.	3 32 t	b 5 37 t	6-20 m.	6-20 m.	8-33 m.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	8-38 m.	9 9 m.	9 35 m.	10-5 m.	7 45 t	4-21 m.	4-21 m.	8-33 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	9-45 n	5-0 t.	5-0 t.	8-33 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-40 m.	11-11 m.	11-30 m.	11-59 m.	—	5-8 m.	5-8 m.	8-33 m.
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-40 m.	12 11 t.	12-30 t.	12-59 t.	—	—	—	8-33 m.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	12-40 t.	1-11 t.	1 30 t.	1 59 t.	—	—	—	8-33 m.
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-40 t.	2-11 t.	2 30 t.	3-0 t.	—	—	—	8-33 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	2 40 t.	3-11 t.	3 30 t.	4-0 t.	—	—	—	8-33 m.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	3-40 t.	4 11 t.	4-30 t.	5-0 t.	—	—	—	8-33 m.
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-20 t.	4-40 t.	5 12 t.	5-30 t.	6-0 t.	—	—	—	8-33 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	5 40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	—	—	—	8-33 m.
12-35 t.	12-55 t.	13-0 t.	1-50 t.	6-33 t.	7-4 t.	7-30 t.	8-0 n.	—	—	—	8-33 m.
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	8-59 n.	—	—	—	8-33 m.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.	10-0 n.	—	—	—	8-33 m.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	10-40	11-11 n.	11-3 n.	12-0 n.	—	—	—	8-33 m.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
8-45 u.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
9-35 m.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 m.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	—	—	—	—	—	—	—	8-33 m.
C. SOUDRE	P. ARROS	C. SOUDRE	Lisboa	Sacavém	Lisboa	Lisboa	Barreiro	Lisboa	Porto	Famalicão	Porto
5-30 m.	5 55 m.	6 5 m.	6-30 m.	7-30 ..	8-14 m.	8 45 m.	9-29 m.	6 0 m.	1 42 t.	2-30 n.	8-28 m.
11-30 m.	11 55 n.	12 5 t.	12 30 t.	9 15 m.	9-59 m.	10 10 m.	10-54 m.	7-0 m.	3 53 m.	10-53 m.	9-45 m.
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	19-20 m.	11 4 m.	11-25 m.	12-9 t.	7-35 m.	4-24 t.	2-42 t.	2-35 t.
2-30 t.	2 55 t.	3-5 t.	3 30 t.	11-20 m.	12 4 t.	12-30 t.	1-17 t.	8-20 m.	5-45 t.	11-22 n.	11-30 m.
8-30 ..	8 55 n.	9 5 n.	9-30 n.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	9-5 m.	6-15 t.	12-20 t.	12-25 t.
10-0 n.	10-25 n.	0 35 n.	11-0 n.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	9-45 m.	7-57 t.	3-10 t.	7-5 t.
11-30 ..	11-55 n.	12 5 n.	12 30 ..	10 0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	10-54 n.	8 42 n.	4 50 t.	4-25 t.
C. SOUDRE	C. S. CASCAES	C. SOUDRE	Lisboa	Povoa	Lisboa	Espinho	Porto	Espinho	Porto	Braga	Porto
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-21 m.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8 29 m.	7-45 m.	8-35 m.	8 57 m.	8-28 m.
6-15 m.	7-21 m.	a 5-55 m.	7-32 ..	7-20 m.	7-11 t.	1 55 t.	2-54 t.	7-35 m.	9-47 m.	7-55 m.	9-45 m.
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.	8-30 t.	4-8 t.	4 30 t.	5-29 t.	8-20 m.	11-0 m.	12-20 t.	12-25 t.
7-40 m.	8-17 n.	7-45 m.	8 51 m.	4-47 t.	5-45 t.	6 35 t.	7-84 t.	9-5 m.	11-15 m.	12-25 t.	12-30 m.
7-45 m.	8-51 m.	8-10 m.	9-2 m.	—	—	—	—	9-45 m.	11-54 t.	1-45 t.	4-25 t.
8-30 m.	9-92 m.	a 8-53 n.	9-30 m.	—	—	—	—	9-45 m.	12-49 n.	4-25 t.	4-25 t.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10 21 n.	10 47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6 55 m.	10-5 m.	12-22 n.	4-25 t.	4-25 t.
9-15 ..	10 21 n.	a 9-55 m.	10-32 m.	12 31 n.	1 55 t.	7-45 t.	9-8 n.	10-5 m.	13-14 n.	4-25 t.	4-25 t.
10-0 ..	10-52 m.	10 8 m.	11-0 m.	—	—	—	—	10-5 m.	14-23 n.	4-25 t.	4-25 t.
10-40 m.	11-17 m.	10-35 m.	11-51 n.	—	—	—	—	10-5 m.	15-12 n.	4-25 t.	4-25 t.
10-45 m.	11-51 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	—	—	—	—	10-5 m.	16-11 n.	4-25 t.	4-25 t.
a 12-10 ..	12-47 t.	12-15 t.	1-21 t.	—	—	—	—	10-5 m.	17-10 n.	4-25 t.	4-25 t.
12-15 t.	1-21 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	—	—	—	—	10-5 m.	18-9 n.	4-25 t.	4-25 t.
a 14-0 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-51 t.	—	—	—	—	10-5 m.	19-8 n.	4-25 t.	4-25 t.
1-45 t.	2-51 t.	2-25 t.	3-2 t.	—	—	—	—	10-5 m.	20-7 n.	4-25 t.	4-25 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-21 t.	—	—	—	—	10-5 m.	21-6 n.	4-25 t.	4-25 t.
3-15 t.	4-21 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	—	—	—	—	10-5 m.	22-5 n.	4-25 t.	4-25 t.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5 0 t.	—	—	—	—	10-5 m.	23-4 n.	4-25 t.	4-25 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-51 t.	—	—	—	—	10-5 m.	24-3 n.	4-25 t.	4-25 t.
4-45 t.	5-51 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	—	—	—	—	10-5 m.	25-2 n.	4-25 t.	4-25 t.
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.	—	—	—	—	10-5 m.	26-1 n.	4-25 t.	4-25 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-21 t.	—	—	—	—	10-5 m.	27-0 n.	4-25 t.	4-25 t.
6-15 t.	7-21 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	—	—	—	—	10-5 m.	28-9 n.	4-25 t.	4-25 t.
7-0 t.	7										

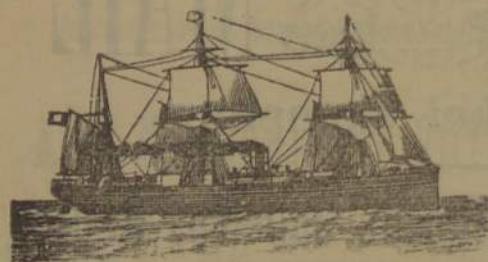
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

O vapor **Gomes IV**—Commandante Rocha Junior

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

Alberto Centeno & C.^a



Vapores a sahir do porto de Lisboa

	Africa Oriental até Beira (pelo canal de Suez), vap. allem. Praesident . Sahirá a 22 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Clement . Sahirá a 18 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Barcelona , Saint Simon . Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Praça dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pará e Manaus, vapor allemão Patagonia . Sahirá a 22 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bordeus , vapor frances Cordillère . Sahirá a 27 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pa á . Manaus e Maranhão, vapor allemão Comodoro Rivadavia . Sahirá a 23 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Capetown . Port Elisabeth, Est London, Durban e Lourenço Marques, vapor allemão Kaiser . Sahirá a 22 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Hubert . Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Dákar , Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances Brésil . Sahirá a 26 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Paranaguá , S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão Deserto . Sahirá a 6 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Gibraltar , vapor inglez Malaga . Esperado em 13 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Paranaguá , S. Francisco, e Rio Grande do Sul, vap. allemão Maceió . Sahirá a 21 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Havre e Liverpool, vapor inglez Obidense . Sahirá a 19 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. frances Cordoba . Sahirá a 17 de agosto. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1. ^o
	Iquitos , vapor inglez Napo . Sahirá a 29 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Buenos Ayres, vapor inglez Clyde . Sahirá a 19 de agosto. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua dos Capelistas, 31, 1. ^o
	Londres (directo), vapor inglez Marzo . Sahirá a 17 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pernambuco , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão Karthago . Sahirá a 21 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Londres (directo) e Anvers, vapor hespanhol Rioja . Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o		Pernambuco , Parahyba do Norte e Natal, vapor inglez Actor . Sahirá a 28 agosto. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Lourenço Marques e Beira, vap. frances Entre Rios . Sahirá a 1 de setembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1. ^o		Rio de Janeiro e Santos, vapor frances Colonia . Sahirá a 1 de setembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1. ^o
	Madeira , St. ^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Vila das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez Funchal . Sahirá a 20 de agosto. Agente, Germano S. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2. ^o		Rouen , Havre e Anvers, vapor sueco Karin . Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	New York (via Açores), vapor portuguez Patria . Esperado em 16 de agosto. Agente, João Patrício Alvares Ferreira. Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1. ^o		S. Thiago , Príncipe, S. Thomé, Cabinda St. ^a Antonio do Zaire, Ambizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez Ambaca . Sahirá a 21 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, da Prata, 8, 1. ^o
	Pará e Manaus, vapor italiano Rio Amazonas . Sahirá a 18 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C. ^a , Praça dos Remolares, 4, 1. ^o		

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.