

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa dos preços de camionagem desde o despacho central de Lisboa-Município, da Companhia Real.

## SUMMARY

	Paginas
A DESPINHALIZAÇÃO, por O. S. ....	301
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett ....	302
TARIFAS DE TRANSPORTE ....	303
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO ....	303
AUTOMOBILISMO ....	304
NA LINHA FERREA DO SUL ....	305
UM TUNNEL SOB O TAMISA ....	306
DE ALEXANDRIA A SHANGHAI ....	306
FREIOS DE VACUO ....	306
A «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO» NO ESTRANGEIRO ....	307
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA DE GUIMARÃES ....	307
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes ....	307 a 309
O CAMINHO DE FERRO TRANSIBERIANO ....	310
LINHAS PORTUGUEZAS — Barrreiro a Cacilhas — Estação Central do Porto. — Caminhos de ferro do Estado. — Madrid-Porto. — Alentejo e Algarve — Cintra-Cascaes — Festas em Elvas — Transportes de gallinhas e ovos ....	310
LINHAS ESTRANGEIRAS. — Hespanha — França — Estados Unidos ....	311
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de administração (continuação) ....	312
AVISOS DE SERVIÇO ....	312
ARREMATACOES ....	313
AGENDA DO VIAJANTE ....	314
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1901 ....	315
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA ....	316

## A DESPINHALIZAÇÃO

QUE nos perdoe o nosso bom amigo e antigo companheiro no jornalismo, Candido de Figueiredo, o vocabulo novo que nos serve de epigraphe. Mas, para doenças novas teem de crear se nomes novos, e este morbo economico precisa de se caracterizar com um termo que bem o defina. Desbaratar uma riqueza natural sem olhar para o futuro, sem procurar compensações, a troco d'um pequeno lucro immediato, não é só um erro, mas um perigo, uma doença, como procuraremos demonstrar.

E o mal não affecta apenas os proprietarios que commettem imprevidentemente o attentado, prejudica todos os agricultores, prejudica todos os constructores, prejudica enormemente as companhias ferro-viarias.

Todos os que viajam em caminhos de ferro e todos os habitantes de Lisboa teem visto e admirado a quantidade e a extensão dos comboios carregados com tóros de pinheiro destinados a exportação para estivação de minas ou para pasta de papel.

Accumulam-se nos caes e junto ás muralhas do porto de Lisboa grandes pilhas de tróços de pinheiro que representam florestas inteiras. E a corrente não cessa. Os comboios acarretam constantemente vagon e vagon de tóros das arvores que estão muito longe ainda do seu desenvolvimento completo. E' uma devastação.

Não póde explicar-se este extraordinario movimento senão pelo preço remunerador que dão no estrangeiro a essa mercadoria, combinado com o desejo de arro-tear noutras culturas, nomeadamente na da vinha, as terras de pinhal.

O desbaste apenas dos grandes pinhaes, que seria salutar para que as arvores de maior porte pudessem desenvolver-se, não chegaria para alimentar assim as arterias de aço.

Que resulta de tudo isto?

Que num futuro muito proximo não teremos madeira para construcções nem para travessas de caminho de ferro, nem para combustivel.

Vão-se gastando nestas applicações as arvores maiores; as pequenas não chegarão a grandes pela derrota geral que se faz com destino a tóros para o estrangeiro.

Ficaremos sem pinhaes d'aqui a poucos annos.

Ha de encarecer a lenha para os usos ordinarios; e ha-de notar-se tambem a falta grave das agulhas ou caruma para estrumes.

Mas não ficarão só por aqui os males. Todos conhecem a influencia benefica das florestas, não só da oxydación do ar, mas no regimen das aguas e das chuvas.

A acção que exercem as folhas na evaporação, a que provém das suas raizes insinuando-se nos terrenos, são do maior proveito meteorologico. Conhecem se ilhas que padecem hoje séccas enormes e as fomes correspondentes, justamente porque cortaram ou queimaram o tapete natural de florestas que as cobriam.

Accresce ainda que as terras pobres povoadas de pinhal e que se entregam depois a outras culturas, se desaggregam facilmente com as aguas pluvias, dando-se alli erosões continuadas, desfazendo-se em areias que vão depois assoriar os campos e estragar os terrenos baixos.

Portanto, vendemos por dez réis de mel coado os nossos pinheiros, para termos d'aqui a alguns annos de comprar mais madeira no estrangeiro, mais combustivel, pez, agua-raz, mais travessas de caminho de ferro.

Destruimos e arrotamos completamente pinhaes inteiros para auxiliarmos a invasão das *dunas* ou camarções, para facilitarmos o assoriamiento, para prejudicarmos o regimen das aguas.

Desapparecem os pinhaes. Arvore com 10 centimetros de diametro é immolada. O resto vae para lenha.

Não fazem assim os hespanhoes; não procedem igualmente outros paizes em que se protege e se activa a conservação e ampliação das suas florestas.

No Gerez e na Serra da Estrella o povo ignorante deita fogo ás mattas do Estado. Uma vez por outra, um grande talhão do Pinhal de Leiria, apesar dos lar-



gos aceiros, arde pelas mesmas causas. Fazemos assim á nossa riqueza publica.

Por outro lado, os particulares andam no corte raso dos nossos pinheiraes.

E' uma doença.

\*

Os poucos que se preocupam com esta grave questão, lembram-se de pedir providencias ao governo, porque se entende agora que elle tem de intervir em todos os problemas economicos.

O poder central póde realmente intervir na questão pelos direitos de exportação, elevando-os na exportação de tóros, mas isso tem inconvenientes internacionaes pelas represalias a que dê lugar.

Póde tambem incitar á sementeira de novos pinhaes com a isenção do imposto durante um certo numero de annos nas terras entregues a essa cultura; póde dar uma boa administração autonoma ás mattas nacionaes que, seguindo as boas praticas antigas e hoje postas de parte, recolhesse e distribuisse penisco ou semente por um preço modico; póde promover a sementeira dos baldios do estado, dos concelhos e das freguezias; e póde até prohibir a cultura da vinha nas terras que acabam de ser de pinhal.

Mas as companhias ferroviarias pódem tambem e d'um modo muito mais efficaz combater esta perniciosa corrente. Vae nisso o seu interesse directo.

Onde se cortam pinheiros apenas elles attingem 10 centimetros de raio no tronco, não chegam a criar-se paus que deem travessas.

Estabeleçam-se portanto tarifas elevadas para o transporte de tóros. Transportem-se com tarifas minimas ou gratuitamente o penisco e pinhas e embarateça-se o transporte das madeiras de construcção.

Com esse visicatorio faz-se rapidamente uma modificação grande na circulação dos tóros.

Este remédio heroico será melhor do que os emolientes das leis discutidas nas camaras envolvidas no assucar dos logares communs estereis.

Dariam assim as empresas ferroviarias um salutar exemplo, mostrando que, onde pouca gente se preocupa com o futuro, ha administrações previdentes que zelam os seus interesses.

E haveria aqui uma notavel e feliz coincidência entre os interesses das companhias e os interesses do paiz.

O que é urgente é providenciar para que o remedio não venha tarde em demasia.

Contra a despinhalização — tarifas de transporte carregadas.

O. S.

## CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 9 de setembro de 1891.

Pergunta-se aqui agora se seria possivel reduzir o preço dos bilhetes dos nossos caminhos de ferro. Como todo o mundo já sabe, o anno presente tem sido muito mau para as companhias ferroviarias d'este paiz; e durante os ultimos annos tem crescido mais as despesas do que as receitas, de sorte que a mera suggestão da possibilidade de reduzir os preços dos bilhetes pareceria ser um disparate. Sem embargo, crê-se que, para a companhia que seja assás original e atrevida para reduzir o preço actual de um penny (uns 29 réis) por passageiro, e por milha, a meio penny, haverá uma grande recompensa. Os administradores dos nossos caminhos de ferro diriam talvez que uma tal mudança não poderia

ser remuneradora, mas é provavel que poucos d'elles se tenham occupado em verificar qual é effectivamente o custo actual do transporte d'um passageiro. Na India, onde durante alguns annos se tem feito systematicamente o calculo, tem-se demonstrado que o custo do transporte por passageiro, por milha, é de  $\frac{1}{18}$  de penny.

Fixando pois as companhias da India o preço de  $\frac{1}{5}$  de penny por milha, tem obtido bons ganhos. Se, pois, o indio póde viajar cinco milhas por uma moeda da equivalencia d'um penny, deve ser possivel para o inglez viajar pela mesma somma a distancia pelo menos de duas milhas.

\*

Não deixam de ter interesse para o nosso publico os relatorios que de vez em quando se publicam aqui com relação ás velocidades respectivas dos comboios americanos e inglezes. Um dos ultimos d'elles diz que o resultado geral da comparação mostra que, tudo considerado, os nossos serviços de comboios são um tanto mais rapidos do que os americanos, mas que a diferença não é tão grande como se suppunha aqui, e que num ou dois pontos os americanos levam-nos a palma. Parece que os dois serviços americanos mais brilhantes são os de curta distancia: Camden-Atlantic City e Philadelphia-Nova York, e que, á medida que crescem as distancias, a vantagem volta-se cada vez mais para nós. Isto não era de esperar, pois as circumstancias dos dois paizes deixavam suppôr que os Estados Unidos teriam levado vantagem nas grandes distancias e a Inglaterra nas pequenas.

\*

Depois de trinta e oito annos d'uma existencia muito util tem-se condemnado e destruido o primeiro dos carros de dormir modernos dos caminhos de ferro. Convem recordar a sua historia.

Ha uns cincoenta annos andava George M. Pullman viajando de noite num carro de dormir d'aquelles tempos no caminho de ferro de Nova York Central.

O interior do carro assemelhava-se ao porão de um barco dos canaes, com as suas tres fileiras de leitos a cada lado. O carro produzia abalos ruidosos, e Pullman ficou accordado toda a noite meditando. De manhã tinha ideado um carro de dormir. Mas, não tinha o tempo nem capital para desenvolver o seu plano. Foi trabalhando, e no anno 1858 transformou, segundo o seu plano, varios carros ordinarios do caminho de ferro Chigago-Alton em carros de dormir; mas o resultado não foi feliz; continuaram os abalos, embora muito menos sensiveis.

Foi necessario construir um carro especial como carro de dormir, e Pullman aventurou toda a sua fortuna na empresa. Obtendo o auxilio d'um habil mechanico, deu-lhe planos e a somma de 18.000 dollars para a construcção d'um carro.

Os entendidos em caminhos de ferro disseram-lhe que perdera o seu dinheiro, e quando elle annunciou que o preço por leito seria de 2 dollars em vez dos cincoenta centimos d'antes, disseram-lhe que o seu carro iria vazio. Mas o *Pioneer*, pois assim se chamou o novo carro, prosperou. Todos queriam viajar nelle, tornando-se cada vez mais impopulares os carros antigos. O *Pioneer* introduziu em formas elementares a maior parte das commodidades dos carros de dormir agora em uso. Raras vezes se construiu carro mais solido.

Tendo viajado mais de 5.000 milhas por anno, percorreu um total de milhas quarenta vezes maior que a circumferencia do globo.

W. N. CORNETT.



## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Transporte de taras vazias.** — Desde 5 do corrente que a Companhia Real dos Caminhos de ferro, de combinação com as linhas do Minho e Douro, Beira Alta e hespanholas, considera incluídos na designação das mercadorias a que é applicavel a sua tarifa E. P. n.º 4. de pequena velocidade, em vigor desde janeiro de 1889, as pipas ou toneis de ferro, no grupo das taras que conservam em vazio o mesmo volume que cheias, sendo-lhes, portanto, applicavel o preço de réis 16,20 por tonelada e kilometro, comtanto que as expedições sejam apresentadas a despacho nas condições estipuladas na referida tarifa especial.

**Trafego internacional.** — Parece que brevemente todos os transportes de França para Portugal serão feitos em vagonos fechados e directos, a fim de se evitar as demoras nas fronteiras que tanto molestam os transportadores e consignatarios.

Estes transportes, iniciados com o estabelecimento das tarifas combinadas com varias companhias de caminhos de ferro, em outubro findo, já hoje attingem um bom numero de tonelagem mensal, especialmente sobre Lisboa e Porto. Com a nova facilidade dos vagonos directos, é de presumir que augmentem consideravelmente.

**Nova tarifa ferro-viaria.** — Entrou no dia 12 em vigor a nova tarifa que estabelece preços e condições em que o despacho central de Lisboa (largo do Municipio), acceta para expedição, pelas estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Santa Apollonia e Caes do Sodré, bagagens, recovagens, animaes pequenos transportados a peso, moeda de cobre ou bronze e em geral quaesquer outras mercadorias, tanto para transporte por grande velocidade como por pequena velocidade.

Tambem começou neste despacho a venda de bilhetes de passageiros para todas as linhas da Companhia Real Portuguesa e suas combinadas.

A nova tarifa só é applicavel ás remessas entregues no referido despacho central, para expedição.

Ao transporte de remessas procedentes de estações do caminho de ferro e consignadas ao mesmo despacho central é applicavel a tarifa de transportes a domicilio em vigor desde 15 do mez findo.

Com este numero distribuimos esta tarifa.

## CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(Continuação)

### 83.ª Questão. Agrupamento das mercadorias

Perguntava-se: devem as tarifas de caminhos de ferro ser estabelecidas de fôrma que se favoreça o agrupamento para se utilizar melhor a capacidade do material de transporte, ou de modo que se inutilizem os agrupadores intermediarios?

Havia relatorios do engenheiro *Mange* sobre a França, do engenheiro *Szajebely* sobre a Austria-Hungria e do sr. *Stockman* sobre os restantes paizes.

Foi este relator quem resumiu perante o congresso o que havia nos diversos paizes a respeito do assumpto, frisando a tendencia actual da Allemanha para combater os agrupamentos.

O sr. *Mange* mostra pelo contrario a tendencia das

administrações francezas em favorecer o agrupamento.

O sr. *Szajebely* diz que na Austria-Hungria a industria dos agrupadores nunca teve grande desenvolvimento, e que com o systema de tarifas *ad valorem* não ha razão para se estimular.

O sr. *Noblemaire*, entrando no verdadeiro caminho, em nosso entender, mostra que o exagero dos agrupamentos allemães provinham da differença grande que havia entre as tarifas parciaes e para vagonos completos.

Depois d'algumas observações do sr. presidente, foi approvedo o seguinte projecto de conclusões:

«Em principio e resalvando se certos casos particulares, é para desejar que as tarifas ferroviarias e as suas condições de applicação se estabeleçam por fôrma a evitar-se a intervenção dos agrupadores intermediarios.»

Esta conclusão foi muito discutida em sessão plena, approvedo-se por fim uma outra que pouco differe da primeira:

«Em principio e resalvando-se certos casos particulares, é para desejar que as tarifas ferroviarias e as suas condições de applicação se estabeleçam por fôrma a não favorecer a intervenção dos agrupadores intermediarios.»

### 34.ª Questão. Instrucção profissional dos empregados de vias ferreas. Condições de recrutamento e promoção

Desdobrava-se em duas theses:

A. Esforços das administrações de caminhos de ferro para desenvolverem a instrucção technica do seu pessoal. Escolas destinadas ao pessoal tecnico.

Escolas primarias para os filhos dos empregados e operarios dos caminhos de ferro.

B. Modos de verificar a instrucção dos empregados. Condições de recrutamento e de promoção.

Eram muitos os relatores especiaes. Sobre Hespanha, Portugal e paizes das mesmas linguas havia um relatorio do engenheiro *Léon Drouin*.

Notou-se que em quasi todos os paizes havia escolas technicas superiores ensinando as principaes materias da arte do engenheiro occupando-se mais ou menos do estudo dos caminhos de ferro.

Outras escolas technicas ou commerciaes de ordem menos elevada dedicam tambem uma parte do seu ensino aos caminhos de ferro, mas são em menos numero.

Na Suissa, Austria-Hungria e Russia nota-se a tendencia para a creação de escolas profissionaes para o pessoal médio, chefes de estação, inspectores, etc.

Na Russia ha cursos nocturnos professados pelos empregados superiores do caminho de ferro, com 5 lições por semana e servindo em cada anno 60 a 70 alumnos.

Alguns congressistas porém entendem que basta a instrucção primaria, a pratica do serviço e uma boa selecção.

Mas a Suissa, que tinha esta opinião, modificou-a e vae-se dando bem com as escolas.

Depois de larga discussão, em que se chegou a propôr que a questão voltasse á tela do debate numa proxima sessão, foram propostas as conclusões que, discutidas em sessão plena, se adoptaram, ficando com a redacção definitiva seguinte:

### Condições do recrutamento

«Manifestam-se duas tendencias oppostas nos caminhos de ferro dos diversos paizes.



Uma que se nota principalmente na Austria na Hungria, na Suissa, e até certo ponto na Russia, que consiste em exigir aos candidatos um diploma d'uma escola technica ou d'uma universidade para os logares superiores; d'uma escola profissional especial para os logares médios.

Outro systema, usado nomeadamente em Inglaterra, Belgica, França, Hespanha e Italia, em que se não exige dos candidatos senão uma instrução geral em relação com a posição inicial que se lhes offerece, formando-se no proprio serviço, fazendo-se passar pelos diversos degraus dos logares inferiores.

Ha finalmente ainda um systema mixto que consiste em adoptar simultaneamente estes dois systemas oppositos na apparencia, admittindo os alumnos das escolas technicas sem lhes conceder qualquer privilegio e recompensando os empregados que mostrem capacidade em relação com os logares a occupar, qualquer que seja a sua origem.

O congresso constata com satisfação que, em quasi todos os paizes, as administrações dos caminhos de ferro fazem os maiores esforços para levantar o nivel da instrução geral e da instrução profissional dos seus empregados ou favorecendo o estabelecimento de escolas technicas, profissionais ou até primarias, ou mesmo creando-as nos logares em que ellas faltam ou dispensando aos novos empregados a instrução e a experiencia dos empregados mais velhos e dos chefes.

Todavia, é de opinião que, sem se perder de vista este fim superior, os caminhos de ferro devem continuar a recrutar os seus empregados entre os candidatos que offereçam mais garantias sob o ponto de vista de saúde, actividade e comportamento, não admittindo para logares que interessem á segurança e mesmo tanto quanto possivel nos que importam em commando, senão os empregados que tenham um tirocinio pratico. Em uma palavra, é para desejar que, considerando as escolas como uteis viveiros, os caminhos de ferro não concedam apesar d'isso aos diplomados por estas escolas nenhuma dispensa de adquirirem por si mesmos a experiencia do serviço e que lhes não dêem nenhum privilegio exclusivo.

#### Condições de promoção

O congresso julga que, se é conveniente que o tempo de serviço dê motivo para o augmento de vencimento, é preciso que, no que respeita a promoções que importem mudanças de attribuições, tornar preponderante a escolha por uma cuidadosa selecção d'aquelles que tem mostrado capacidades profissionais e qualidades magistraes de bom senso, d'actividade, de golpe de vista e de commando.»

#### 35.ª Questão — Sociedade cooperativa e economatos

A these proposta dizia: Applicação das sociedades cooperativas de consumo ao pessoal de caminhos de ferro. Comparação d'estas instituições com os economatos, os armazens geridos pelas administrações de caminhos de ferro.

Em que medida podem as administrações intervir no estabelecimento d'essas instituições?

Era relator o sr. *M. Lemerrier*, doutor em direito, que na sua exposição mostrou a differença existente entre as sociedades cooperativas de caminhos de ferro e os economatos.

Estes offerecem indistinctamente facilidades de vida a todos os empregados e operarios d'uma mesma administração, as cooperativas estimulam no pessoal o espirito de iniciativa, as ideias de ordem, o sentimento

da responsabilidade individual e constituem um meio de realizar mealheiro.

Os economatos são geralmente administrados sem lucro nem perda, limitando-se as companhias e conceder-lhes certas facilidades de serviço. Analogas facilidades se concedem tambem ás cooperativas que recebem além d'isso subvenções mais ou menos importantes.

O sr. *Noblemaire* nota tambem que as cooperativas são de iniciativa particular e que só se tornam instituições patronaes quando recebem subvenções. Os economatos mais antigos não satisfazem tão bem as ideias modernas, nem são tão isentos de criticas nem interessam os empregados no successo da empresa.

O sr. *Heurteau* julga que os economatos se applicam melhor a uma rede inteira do que as cooperativas; o sr. *Huguet* julga que para obviar ás criticas se deve interessar o pessoal na administração do economato.

Depois d'algunha discussão na sessão plena foram adoptadas algumas modificações ao projecto de conclusões apresentado pela secção, ficando com a seguinte redacção definitiva:

«1.º Segundo o inquerito feito junto das administrações que a isso adheriram, os economatos existentes nos caminhos de ferro não tem nunca outro fim se não o de obter por uma forma indirecta um supplemento de recursos aos empregados e operarios dos caminhos de ferro.

Afim de se evitar qualquer equivoco sobre o assumpto, é para desejar que nos livretes dos economatos se indique claramente que a inscripção é facultativa e voluntaria e que se o empregado deixa o serviço do caminho de ferro lhes deve ser entregue o livrete antes de se fechar a sua conta.

Segundo o mesmo inquerito todas as administrações de caminhos de ferro, á parte algumas raras excepções (Estado belga e Estado da Finlandia), animam sob diferentes formas as sociedades cooperativas emanadas da iniciativa particular dos proprios agentes, porque tendem como os economatos a melhorar a situação do pessoal sem determinar qualquer desconfiança injustificada sua parte.

2.º As sociedades cooperativas e os economatos podem vender ou pelo preço do custo, ou pelo preço corrente no commercio com o reembolso no fim do anno do saldo. O segundo systema merece uma consideração especial, porque tem a vantagem de desenvolver no pessoal ideias de previdencia e de poupança.

3.º E' para desejar vivamente que as sociedades cooperativas de caminhos de ferro e, na sua falta, os economatos continuem a multiplicar-se e a desenvolver-se nas redes ferreas de todos os paizes, no interesse do pessoal, tão digno a todos os respeitos da sollicitude e animação dos seus chefes.

## AUTOMOBILISMO

O *Metropolitan district* de Londres vae substituir a tracção a vapor pela tracção electrica nas suas linhas.

\*

Está quasi concluida a linha electrica de Berlim que serve a parte sul da cidade e se estende de Warschauerstrasse ao Jardim Zoologico. O projecto da casa Siemens só começou a executar-se na primavera de 1897.

A parte da linha construida vae em viaducto, que deixa livres 4<sup>m</sup>,55 sobre as ruas, pelo menos. Nalguns pontos passa em tunnel.



A corrente electrica passa por dois conductores entre os carris.

\*

O governo italiano approvou o projecto Ferrara e Guerra da linha electrica entre *Roma e Napoles*. A linha vae pela costa, servindo *Canollo, Mondragone Minturno, Carigliano, Formia e Cisterna*, dando um ramal para o palacio real de *Capodimonte*. O trajecto que actualmente se faz em 5 horas e meia ficará reduzido a 3 horas.

O potencial electrico é fornecido por installações hydraulicas.

\*

A casa Scheele de *Colonia* acaba de pôr em circulação um novo *recoveiro* ou carrion movido electricamente.

Póde transportar a carga de 5 toneladas com a velocidade de 7 a 8 kilometros. Sóbe por inclinações de 8 a 9 %.

Tem dois motores electricos que movem separadamente as rodas trazeiras.

\*

Referimo-nos aqui ao projecto de estabelecimento d'um serviço regular de automoveis no *Soldão* francez.

Não está ainda installado nem o poderá estar tão cedo.

A companhia não pôde cumprir o contracto por ter sossobrado o navio que levava os vinte primeiros vehiculos, e por diferentes causas mais.

O contracto vae ser annullado, mas não se desistiu ainda de se executar esse projecto.

\*

O Columbia College, dos Estados Unidos dando já o exemplo a outros estabelecimentos congeneres, abriu um curso especial para a construcção de automoveis, havendo conferencias, experiencias dos tres systemas de tracção, demonstração pratica das suas vantagens, etc.

\*

Um jornal humoristico americano publicou uma *blague* devéras espirituosa a respeito do abuso de velocidade dos automoveis.

Um desenho representa, ao longe, numa estrada, um automovel em marcha. Em diversos pontos da estrada ha letreiros que dizem:

— Cautela!

— Muito cuidado!

— Olhem que ahi vem o automovel de Willie K. Vanderbilt!

A reputação do millionario Vanderbilt como automobilista é terrivel em todos os Estados Unidos.

\*

O explorador Balduin, na sua expedição ao Polo norte, leva um automovel de petroleo.

Não nos responsabilizamos nem pela veracidade da noticia, nem pelo resultado da idéa.

## Na linha ferrea do Sul

### Desabamento d'uma ponte

No dia 9 do corrente abateu a ponte entre as estações de Casa Branca e Alcaçovas, na linha ferrea do Sul, e arrastou na queda o comboio mixto que saíra de Faro ás 6 horas da manhã. Este comboio conduzia passageiros e mercadorias.

Motivou o descarrilamento a fractura do eixo do vagon que no comboio occupava o n.º 14, parecendo que um dos eixos do vagon a-seguir áquelle também soffrera fractura.

O caso não se averiguou bem, mas parece não existir duvida sobre este ponto.

Em virtude da fractura referida, o vagon descarrilou a 30 metros além da ponte, isto é, para o lado de Alcaçovas.

O machinista não deu por tal e foi avançando.

A ponte de «Papa Gallos tem 5 tramos de 10 metros cada um, e fica a 7 metros de altura da ribeira, tendo apenas vigamento em 2 tramos.

Ao chegar o vagon descarrilado á altura do 3.º tramo, embirrou na «pata de lebre» do contra-carril, dando lugar a que o comboio soffresse um enorme estremeção.

Partiram-se os engates que ligavam o 15.º vehiculo ao 16.º e os que ligavam o 20.º, que era uma das carruagens, ao 21.º, e foi tal a violencia com que foram sacudidos, que os cinco vehiculos, levando na sua frente os resguardos da ponte, se precipitaram no abysmo.

Resulta, pois, que escaparam para um lado da ponte a machina e os 15 vehiculos que se lhe seguiam, ficando do lado opposto os vehiculos que no comboio occupavam os n.ºs 21 e 22 e compunham a cauda.

No desastre morreram dois passageiros, ficando muito feridos outros e alguns empregados.

Este caso causou uma dolorosa impressão, de que se fez echo a imprensa, não faltando por parte de alguns dos nossos collegas os commentarios mais desagradaveis e, (valha a boa verdade) muitos d'elles d'uma flagrante injustiça e leviandade.

A este respeito foi feita á imprensa uma communicação officiosa, que não deixaremos de inserir no nosso jornal, e que é como segue:

E' absolutamente falso que se achem em serviços machinas, carruagens ou vagonos damnificados.

Quanto a freios de vacuo está muito adeantado o trabalho de feitura das peças para dotar com elles mais 6 machinas, 50 carruagens e vagonos e para estabelecer 50 intercommunicações, devendo chegar de Inglaterra por todo este mez o material privilegiado, encommendado á companhia.

A despesa total com a collocação de freios automaticos em todo o material custa cerca de 77 contos, devendo esta despesa ser distribuida por tres annos.

Com o material agora adquirido funcionarão em breve nos comboios da noite entre o Barreiro e Faro os freios automaticos, que hoje ha apenas nos rapidos.

Estão-se fazendo nas officinas da administração 100 vagonos, sendo 50 para o Sul e Sueste e 50 para o Minho e Douro.

Ha na linha do Sul cerca de 800 vagonos e fourgons, que nas epochas de grande affluencia de trafego são insufficientes, como em todas as linhas succede.

Teem-se construido bastantes caes cobertos e ainda ha pouco foi auctorizada a cobertura de mais alguns.

Quanto ao transporte de adubos está sendo feito em larga escala, saindo do Barreiro diariamente 500 toneladas ou 10.000 saccas por dia.

No anno findo transportaram-se 22.000 toneladas, fazendo-se o serviço em boas condições, *gratuitamente*, e no presente anno muito maior será a tonelagem sem que ninguem fique impossibilitado de recorrer aos adubos por falta de transporte.

No presente anno economico os caminhos de ferro do Estado, além das despesas de exploração, pagas em dia, dispenderão com aquisição de carris e material circulante e com a construcção de linhas e obras novas em linhas em exploração cerca de 450 contos, recebendo ainda o thesouro 750 contos liquidos.

Quanto á estação de Lisboa, tem estado a sua construcção dependente da fixação de novo local, evitando-se por isso profundas e dispendiosas transformações da barraca em que funciona.

Não é verdade que trincheiras e aterros estejam em mau estado de conservação.

Não é verdade que houvesse qualquer avaria ou defeito na ponte de Papa-Gallos.

O accidente deu-se em virtude da fractura de um eixo, acci-



dente que se não pôde evitar em absoluto, embora seja rarissimo, graças ás precauções tomadas.

Ha fracturas de eixos em todos os caminhos de ferro do mundo.

Por mais cuidado que se empregue na revisão, não pôde esta reconhecer fendas incipientes, que se dão geralmente dentro do cubo da roda, escapando a qualquer exame.

Assim na União dos caminhos de ferro allemães as fracturas de eixos excedem a média annual de 100.

O eixo fracturado fôra fornecido pela casa Ibbotson, de Sheffield.

Não ha nas linhas do sul um unico eixo adquirido por concurso publico.

## Um tunnel sob o Tamisa

Dentro em alguns mezes será inaugurado um novo tunnel sob o Tamisa entre Milwall e Greenwich. Os trabalhos de abertura estão começados desde o mez de junho de 1899 com a vigilancia de sir Alexandre Bimie, engenheiro em chefe do conselho do condado de Londres.

Desde 1676 para servir a grande população residente nas duas margens do Tamisa, existia um serviço de barcos (ferry), muitas vezes muito lento, e principalmente na epoca dos nevoeiros. Além da perda de tempo, os habitantes deviam pagar um penny por cada passagem.

A passagem do novo tunnel executado pelo conselho do condado de Londres será absolutamente gratuita. Para se comprehender a importancia d'esta via subterranea, basta saber que, em um só dia, 72.000 pessoas atravessaram o Tamisa pelo ultimo tunnel aberto em Blackwall.

A obra de abertura do tunnel sob o Tamisa ou de «tunnelling», como dizem os inglezes, não é uma nova experiencia. No seculo XVIII já se tinha feito uma tentativa, mas sem resultado, para ligar subterraneamente Tilbury a Gravesend.

Estes ensaios foram repetidos depois, sempre sem successo, entre Limchouse e Rotherhitte.

Foi o engenheiro francez Brumel quem primeiro conseguiu furar o grande tunnel sob o Tamisa, mas os trabalhos começados em 1825 não se concluíram senão em 1842. Bastou agora dois annos e meio para serem executados os mesmos trabalhos em Greenwich, elevando-se o seu custo a uma centena de mil libras sterlingas.

## De Alexandria a Shanghai

A Inglaterra, vendo alargar-se cada vez mais a esphera de influencia da Russia no norte da China, pretende segurar para si a preponderancia commercial na China central e austral, e para esse fim projectou construir um caminho de ferro desde Alexandria, no Egypto, até Shanghai, na costa oriental da China, ou sejam uns 10.000 kilometros.

A linha, conforme o projecto elaborado pelo conhecido engenheiro C. A. Morning, passa por Bassora, terminus da linha Smyrna-Bagdad, em construcção, atravessa o sul da Persia, e o Beludchistan e liga em Quetta com a rede indiana já existente.

De Calcuttá segue depois para Shanghai, tocando cidades de grande importancia, como Mandalay, Kunlong, Junnan, Hankau, Nanking e outras.

Desde Tali acompanha o valle do Iang-tse-kiang.

O troço da rede indiana já existente mede 3.400 ki-

lometros, de modo que só ha a construir de novo 6.600 kilometros.

A realizar-se, como é provavel, este projecto, será mais uma obra colossal que se poderá collocar dignamente ao lado do caminho de ferro do Pacifico, do Transsiberiano e do Cairo Cabo.

## Freios de vacuo

Nos caminhos de ferro austriacos realizaram-se em 1882 experiencias comparativas com os freios Westinghouse e os freios simples de vacuo Hardy, cujo resultado foi adoptarem-se estes ultimos em toda a rede austriaca. Ha pois 20 annos que o freio do vacuo estava alli prestando excellentes serviços; tinham porém chegado ao limite dos effeitos exigiveis e tornava-se necessaria a introdução de freios automaticos de acção mais rapida, em vista das velocidades cada vez mais augmentadas dos modernos trens expressos.

Em muitos outros paizes estava já adoptado o freio automatico Westinghouse, que nos ultimos annos tinha soffrido varios aperfeiçoamentos, mas cuja efficacia não era sempre satisfactoria, principalmente em linhas com grandes declives e curvas apertadas.

Os caminhos de ferro do estado prussiano estavam e estão ainda fazendo ensaios com o freio *Schleifer*, d'onde se pôde inferir que mesmo em linhas planas não preenchem completamente o seu fim os freios Westinghouse.

Nestas circumstancias, querendo a administração dos caminhos de ferro do Estado austriaco certificar-se de qual o systema preferivel para o seu paiz, excessivamente montanhoso, resolveu fazer experiencias concludentes com os tres systemas rivaes.

Estas experiencias realizaram-se repetidas vezes, em março do corrente anno, num troço do caminho de ferro do Arlberg, de Langen a Bludenz, 25,5 kilometros, com rampas de até 3,14 %.

Serviram para os ensaios 3 comboios, compostos, cada um, de uma locomotiva, um tender de 3 eixos, e 30 vagons de 2 eixos. Um dos comboios estava munido de freios *Schleifer*, outro de freios automaticos de vacuo, da Vacuum Brake Comp. Limited, e o ultimo de freios duplos Westinghouse.

Os tres systemas tinham valvulas de acção rapida.

Os resultados dos ensaios pôdem condensar-se no seguinte:

1) Para uma regularização conveniente de velocidade em linhas de traçado anormal — fortes declives prolongados, frequentes curvas apertadas — o freio automatico de vacuo de Vacuum Brake Company Limited é perfeitamente adequado.

E' com elle que melhor se pôde corresponder á condição de se conservar uma determinada velocidade do comboio. São insignificantes as aberrações das velocidades prescriptas.

Com o freio automatico de ar comprimido não se pôde conseguir uma regularização analoga da velocidade.

Nenhuns abalos ou oscillações se produzem no sentido longitudinal, com o emprego do freio automatico de vacuo como consequencia da travagem durante o andamento.

Neste sentido, assim como no do andamento regular, só o freio duplo Westinghouse se aproxima do freio automatico de vacuo.

Com o emprego de freios automaticos de ar comprimido não se consegue um andamento sem abalos nas mesmas condições.



2) O freio automatico de vacuo distingue-se pela excessiva facilidade no manejo e pela segurança dos effeitos.

Abrindo-se convenientemente, antes da partida, a pequena valvula de vapor do chupador d'ar, o freio automatico do vacuo não exige da parte do machinista durante o andamento nenhum outro serviço que não seja a manipulação, exigida pelas circumstancias, da alavanca do freio.

Como o freio automatico de vacuo permite não só um augmento successivo, mas tambem uma diminuição igual dos effeitos da travagem, esta manipulação é excessivamente simples e não exige do machinista tanta attenção e habilidade como nos freios automaticos de ar comprimido, que funcçãoam intermittenemente e requerem por isso uma especial attenção durante o andamento.

No que respeita a facilidade do emprego, é ainda o freio duplo Westinghouse que mais se approxima do freio automatico de vacuo.

3) Com o emprego deapparelhos de dimensões apropriadas não ha que temer uma diminuição não intensificada do effeito maximo do freio automatico de ar comprimido, se o estado de conservação é bom e o manejo se executa constantemente com a devida attenção e habilidade.

4) E' para notar que, nas experiencias effectuadas de paragens rapidas, conforme o programma, o freio automatico de vacuo deu resultados particularmente favoraveis, tanto no que respeita os tempos e os caminhos percorridos, como com respeito á paragem sem abalo.

Menos favoraveis foram os resultados obtidos com os freios automaticos de ar comprimido.

\*

Do exposto resulta que os freios automaticos de ar comprimido não possuem as qualidades que tornem adequado o seu emprego em circumstancias semelhantes ás do troço de via que serviu para as experiencias.

## A «Gazetados Caminhos de Ferro» no estrangeiro

*El Economista Hispano-Americano*, a mais importante revista da sua indole que se publica em Madrid, refere-se em termos muito lisongeiros ao nosso jornal, a proposito d'um artigo que aqui publicámos sobre os trabalhos do prolongamento do caminho de ferro de Tua-Mirandella até Bragança, chamando para esse artigo as attensões da Empresa exploradora das minas de Traz-os-Montes. O estabelecimento d'essa linha, diz a citada revista, será de grande vantagem para as transacções commerciaes entre o norte de Portugal e a Hespanha.

### Assembléa geral da Companhia de Guimarães

Reuniu no dia 12 do corrente a assembléa geral d'esta companhia, que tem a sua séde no Porto.

Foi apresentado o relatorio da gerencia dos dois annos findos em 31 de dezembro de 1899 e 1900.

A assembléa approvou plenamente esse relatorio e contas da mesma gerencia, sancionando a distribuição já feita dos dividendos de 6.000 réis por acção, elevando o fundo de reserva de 5.500.000 réis para réis

8.000.000 e o fundo de amortização de 1.620.000 réis para 2.970.000 réis.

Discutiu-se largamente o pedido de concessão da via ferrea americana entre Guimarães e Famalicão, e bem assim se tratou das tres avenidas de ligação da estação principal d'aquella linha com o centro da cidade de Guimarães, as quaes ficaram este anno conciuídas, adquirindo com ellas a companhia não só curtas e faceis communicações para o caminho de ferro, como tambem um novo bairro, tão bem situado, que já ahi se construíram quatro fabricas, diversas casas e ha terrenos adquiridos para outras edificações, além do conjuncto das tres avenidas proporcionar tambem um excellente passeio de recreio como poucas cidades da provincia possuirão.

Tambem foi muito discutida a questão do prolongamento da linha para Fafe, cuja primeira parte foi já posta em execução, comprehendendo o alargamento da estação de Guimarães para o estabelecimento das officinas e outras edificações, e as terraplenagens para o grande aterro do principio da linha, logo á sahida d'aquella estação.

Por fim, a assembléa auctorizou que a gerencia, de accordo com o conselho fiscal, resolvesse todos os assumptos que se prendessem com a concessão do prolongamento até Fafe, e que no caso de se realizar esse melhoramento, seja chamado o capital preciso para isso, por meio de acções ou obrigações. Sendo por augmento do capital acções, a assembléa votará a necessaria reforma de estatutos.

A assembléa approvou ainda um voto de reconhecimento ao gerente sr. Soares Velloso, pelo seu aturado trabalho e dedicação inexcédível pelos interesses da companhia; e auctorizou a reorganização da caixa de soccorros dos empregados.

O relatorio approvedo, que nos foi remettido e que agradecemos, declara que em 1899 foi o total da receita geral liquida da exploração de 89:268.160, ou mais 4:879.922 do que a do anno anterior, produzindo uma média annual kilometrica de 2:625.534, ou um augmento de 143.527 por kilometro. Os resultados da exploração de 1900 foram: total da receita geral réis 97:007.290, ou mais 7:739.130 que no anno anterior, produzindo uma média annual kilometrica de 2.853.155, ou um augmento de 227.621 por kilometro.

A despesa geral de exploração somou em 1899 a quantia de 26:634.749, ou mais 233.081 do que no anno anterior; e em 1900 foi de 28:795.815, ou mais 2:161.066 do que no anno precedente.

O relatorio comprehende grande numero de mappas elucidativos sobre os variados assumptos da administração.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

**Troca e estampilhagem das obrigações de 3 % e 4 %**

Para conhecimento dos interessados se faz publico que a troca das antigas obrigações d'esta companhia de 3 e 4 por cento pelas actuaes destinadas a substituir aquellas, em virtude das disposições do convenio entre a Companhia Real e os seus credores, assignado em Paris em 4 de maio de 1894 e homologado por sentença do tribunal do Commercio de Lisboa de 11 de outubro de 1894, termina em 17 de novembro do anno corrente, ficando prescriptas em favor da Companhia, segundo o estipulado no § 2.º da base 13.ª do referido convenio, todas as obrigações que até aquella data de 17 de novembro inclusivé do anno corrente não forem



Caminhos de Ferro Portuguezes  
Comissão do Museu Ferroviário (E.F.)  
N.º \_\_\_\_\_



apresentadas unicamente em Paris no Crédit Industriel & Commercial e em Lisboa na sede d'esta Companhia, para serem trocadas, como já se fez publico nos jornaes de Lisboa, Londres e Paris com a data de 16 de novembro de 1896.

Lisboa, 10 de setembro de 1901.—O Presidente do Conselho d'Administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Em harmonia com o disposto nos art.ºs 12 e 14 dos Estatutos, se annuncia que no sorteio realizado no dia 12 do corrente, sahiram sorteados os n.ºs 11.731 a 11.735 — 17.756 a 17.760 — 19.516 a 19.520 — e 26.671 a 26.675 da 1.ª série, e os n.ºs 30.031 a 30.035 e 35.736 a 35.740 da 2.ª série.

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros, na importância de 750 réis por conpon, começará no dia 1 de outubro das 11 ás 2 horas da tarde, em Lisboa na sede da Companhia, rua Nova do Carvalho, 71, 2.º andar e na agencia no Porto, rua da Pícaria, 49.

Lisboa, 13 de setembro de 1901.—O Director de serviço, *Manuel M. d'Oliveira Bello*.

### Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

*Balancete de 31 de Agosto de 1901*

#### Activo

Capital empregado:

Construcção até Guimarães...	827:808\$639	
Prolongamento até Fafe.....	21:305\$993	
Materiaes em deposito.....	20:955\$382	870:070\$014
Devedores diversos.....		28:823\$099
Exploração, despesas geraes.....		19:383\$513
Gerencia (despesas da sede).....		1:741\$831
Conta de juros.....		14:574\$695
Dividendo.....		8:922\$000
Dinheiro em deposito.....		5:000\$000
Caixa.....		4:050\$191
		<u>952:565\$343</u>

#### Passivo

Capital:

Accções.....	300:000\$000	
Obrigações.....	537:030\$000	837:030\$000
Accionistas, seus credits.....		115\$500
Depositos e fianças.....		2:93\$249
Contas em liquidação.....		12:088\$755
Exploração, receita geral.....		68:766\$020
Dividendos a pagar.....		1:350\$000
Juros de obrigações a pagar.....		1:057\$870
Retenções geraes.....		11:939\$437
Fundo de amortização.....		2:970\$000
Fundo de reserva.....		8:000\$000
Lucros e perdas.....		6:454\$512
		<u>952:565\$343</u>

Porto, 10 de setembro de 1901.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *António de Moura Soares Velloso*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 16 de setembro de 1901.

Devem merecer-nos sempre attenção e cuidado os desastres mercantis do Porto, pelas affinidades e multiplicadas relações que unem as duas praças do reino. A crise algodoeira na capital do norte vae infelizmente chegando a um ponto de gravidade sufficiente para nos merecer esse cuidado.

Já uma vez, passageiramente, nos referimos, nestes boletins, ás difficuldades com que, no Porto, luctavam as industrias dos artefactos de algodão. Alludimos ao numero crescente de braços desempregados, que vinham pedir ás obras publicas trabalho, pois que as fabricas, diminuindo o seu pessoal operario, ou reduzindo os dias de trabalho, levavam áquelle extremo um crescido numero de artifices. A esta feição proletaria da crise se deu mais ou menos remedio provisório, — o governo com os seus costuma-

dos processos e os industriaes, honra lhes seja, fazendo mais um sacrificio e attenuando quanto possivel o rigor forçado das suas primitivas resoluções.

Ficou d'esta arte, e á custa de todos, debellado o mal da fome; porém, a gravidade dos negocios em que as fabricas estavam envolvidas, essa, seguiu lenta e progressivamente o seu curso, pois que as causas subsistiam invariaveis, e do mercado de Africa, abarrotado de artefactos, não podiam vir ordens nem mesmo esperanças de um futuro melhor.

E' do dominio publico o numero excessivo de fabricas algodoeiras, creadas no Porto, á sombra das pautas, para a exploração do mercado africano. Succediam se as companhias umas ás outras, as cargas eram avultadas e incessantes, os lucros seguiam-lhes a proporção, e os dividendos distribuam se tão tentadores, que parecia não haver especulação melhor que a montagem de uma fabrica mais. Depois outra e outra. E bastou um breve periodo para se chegar ao triste estado presente, e isto, porque o preto não compra mais.

Fala-se agora nas condições precarias d'esta ou d'aquella empresa e d'este ou d'aquelle exportador, citando-se mesmo um que está procurando entender se com os seus credores para não ter de passar pelo tribunal.

Como muitas vezes succede, quando ha em uma mesma praça concorrência sensível na mesma industria, tinham as fabricas do Porto fixado entre si uma tabella de preços; mas tambem, como outras tantas succede sempre, a tabella deixou de ser respeitada em curto espaço, hoje por um, amanhã por outro, e assim progressivamente,—arranjando se, cada qual por fórma a attrahir a si encomendas, mediante redução nos preços estipulados.

D'aqui, uma guerra de productores que contribuiu não pouco para o agravamento da crise.

Entendem agora as fabricas que melhorarão as circumstancias presentes da sua industria com resuscitar e observar rigorosamente a defuncta tabella. Isto parece-nos todavia um palliativo que poderá restabelecer o methodo e a moralidade na exportação. Pouco mais.

Porque a cura radical da crise portuense está em Africa, quando as circumstancias permittirem que os *stocks* lá accumulados se vão gradualmente despejando para o interior...

Ou então, a criação de novos mercados—o que não vemos como possa ser.

O movimento da nossa bolsa na quinzena nada teve de anormal. As inscrições sustentaram os seus preços com muito regular procura e correspondente offerta Fecham agora a 38,75. Em outros titulos do estado houve transacções regulares, salientando-se a procura para as obrigações de 4 % e de 4 1/2 % 1888.

Em accções de bancos, o movimento foi regular tambem. As do Banco de Portugal, como na precedente quinzena, continuaram a negar se á procura, mais accentuada d'esta vez, realizando-se todavia operações entre 147\$000 e 147\$500.

As do Banco Commercial tiveram diminuto movimento, porém as cotações subiram de 132\$500 para 133\$500. Nas do Banco Lisboa & Açores quasi nada se fez, ficando a cotação em 125\$500.

As accções do Banco Ultramarino foram d'esta vez mais procuradas, cotando-se a 122\$500.

Em accções dos Tabacos e dos Phosphoros tambem o movimento deixou a desejar. As dos Phosphoros venderam-se entre 77\$600 e 78\$000, e as dos Tabacos, entre 130\$200 e 131\$500.

Em obrigações prediaes pouco se realizou. As principaes operações foram com as de 6 %, entre 94\$500 e 94\$600, e com as de 5 %, entre 91\$500 e 92\$000.

Quanto a Companhias africanas, o movimento foi muito superior ao da quinzena passada. Assim, as obrigações Atravez Africa tiveram procura, mantendo a sua cotação de 82\$000 em que se firma. As accções da Companhia de Moçambique oscillaram, com bastantes pedidos, entre 9\$050 e 9\$350, e da Zambesia entre 4\$650 e 4\$850.

E' quanto temos de mais importante a notar.

L. R.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 15/16	38 7/8	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
» cheque.....	38 5/8	38 9/8	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	732	733	Agio Buenos Ayres.....	—
» cheque.....	739	741	Cambio do Brazil.....	10 7/8
Berlim 90 d/v.....	301	302	Premio da libra...	1\$700
» cheque.....	305	306	a	
Francfort 90 d/v ..	301 1/2	302 1/2		
» cheque.....	305 1/2	306 1/2		
Madrid cheque ...	890	895		1\$730







## O CAMINHO DE FERRO TRANSSIBERIANO

O explorador inglez Arnod Reid, talvez o primeiro viajante europeu que andou no caminho de ferro transsiberiano, de Masova a Moscou, em um percurso de 5.600 kilometros, pouco mais ou menos, acaba de publicar as impressões d'essa sua recente viagem tão curiosa, tão cheia de incidentes, tão palpitante de interesse.

Ao mesmo tempo foi publicado o *Guia do grande caminho de ferro Transsiberiano*, edição magnifica da Sociedade d'Impressão Artistica, de S. Petersburgo.

Essas duas obras, que temos presente, trazem-nos revelações espantosas, abrem ao nosso espirito como que um novo mundo cheio de maravilhas, phantastico e bello.

O *Guia* illustrado com trezentas e sessenta e tantas photo-typo-gravuras magnificas, com bellas phototypias, com mappas e cartas, tudo de uma nitidez e uma precisão encantadora, mostra-nos os edificios, as obras de artes, os vastos territorios d'essa provincia immensa por onde desenrola uma linha colossal que ficará sendo a maior do mundo e que atravessará dois continentes quasi inteiros. Esse livro completa bem a narrativa de viagem de Arnod Reid, tão pittoresca, tão curiosa.

As duas obras fazem uma grande luz sobre o estado sobre a civilização da Siberia que, em geral, consideramos achar-se ainda quasi no estado selvagem; paiz de gelos eternos, refugio e degredo de criminosos politicos.

Não, a Siberia não é essa região inculta e barbara, a civilização já lá chegou com a sua luz redemptora; Irkontsk que quasi apenas conheciamos pelo admiravel romance de Julio Verne, *Miguel Strogoff*, é uma cidade magnifica, com bellas escolas, com uma cathedral lindissima, com bellos theatros, com 88 fabricas e officinas; de tannoaria, de distillação, de cerveja, de sabão, etc., etc.; com 6 hospitaes, com numerosas associações de beneficencia, Irkontsk é, emfim, uma bella cidade, com 124 ruas, 15 travessas, 6 praças e 2 jardins, e com 51.434 habitantes. Mas o que dizemos de Irkontsk podemos dizer ainda com mais razão de Tomsk cujo nome talvez só conhecessemos pelas cartas geographicas.

Tomsk é tão importante, ou mais ainda do que a capital da Siberia. Tem uma população de 52 430 habitantes; é a mais povoada das cidades siberianas.

Pelo numero dos seus estabelecimentos de instrucção te em geral, sob o ponto de vista da instrucção, Tomsk occupa um logar notavel entre as cidades do imperio russo. Possui uma universidade com 2 faculdades, medicina e direito, frequentadas por 400 estudantes um gymnasio para o sexo masculino, frequentado por 419 alumnos, e outro para o sexo feminino, como 698 alumnas, 5 escolas de instrucção secundaria, 7 de instrucção inferior e 43 de intrucção primaria.

E poderíamos citar ainda outras cidades como Zima. Jenissei, Bogotal, outros tantos centros de civilização que bem pôdem rivalizar com as melhores cidades europeas.

Como, porém, o nosso fim especial é tratar do Transsiberiano vamos extrahir do livro de viagem do sr. Arnod Reid as passagens mais interessantes, completando-as com as bellissimas notas que nos fornece o *Guia*.

Todos os excursionistas declaram que no caminho de ferro Transsiberiano o comboio de luxo, de que podemos ver installado na Exposição Universal de 1900, verdadeiramente esplendido, excede em muito aos famosos *Nord-Express*, *Orient-Express*, *Roma-Express*

e aos sumptuosos comboios de luxo norte-americanos. O pessoal de serviço distingue-se pela sua extremada cortezia e illustração. Os empregados fallam francez, inglez, allemão e russo.

Actualmente a velocidade dos comboios não vae além de cincoenta e cinco kilometros por hora; mas, segundo asseguram os engenheiros da linha, a marcha normal dos expressos será de sessenta a sessenta e cinco kilometros.

O rapido a que nos referimos sae de Moscou para Irkustsk de onze em onze dias e leva uma carruagem-salão de primeira classe, dois wagons leitos de segunda, uma carruagem-restaurante e um *fourgon*.

Afóra este comboio circulam já na dita linha outros comboios ordinarios de passageiros e de mercadorias. De Irkustsk sae diariamente um comboio para o lago Baikal, gastando no trajecto quatro horas. O mencionado comboio tem o serviço combinado com o vapor, que faz a travessia do lago; esta dura quatro horas. D'alli um novo comboio transporta os viajantes, em quarenta horas, á estação de Stretensk, nas margens do rio Chilká, onde se interrompe a linha.

Um serviço regular de vapores põe em communicação Stretensk e Chabarowsk, seguindo o curso do rio Amor. Esta parte da viagem leva uns quinze dias.

A linha transsiberiana torna a ligar-se em Chabarowsk e continna sem interrupção até Wladivostok, trajecto que o comboio realiza em vinte e quatro horas.

(Continúa).

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Barreiro a Cacilhas.** — O sr. Ministro das Obras Publicas assignou uma portaria mandando adjudicar á firma Ferry & C.<sup>a</sup> a construcção do primeiro troço do prolongamento da linha ferrea entre Barreiro e Cacilhas, por 24:990\$000 réis.

**Estação Central do Porto.** — Os srs. João Gualberto Povoas, director das linhas ferreas do Minho e Douro, e o architecto Marques da Silva, apresentaram os projectos, por este ultimo elaborados, para o novo edificio e respectivas installações da estação central dos caminhos de ferro do Porto. Esses projectos foram já submettidos ao Conselho Superior de Obras Publicas, para sobre elles dar parecer.

O orçamento para a execução das obras do novo edificio está calculado em 258:000\$000 réis, dos quaes 86:000\$000 réis para a parte que deverá ser occupada pelas repartições e mais installações dos serviços telegrapho-postaes da direcção d'aquella cidade.

**Caminhos de ferro do Estado.** — Consta que por uma nova reforma de engenharia será extinto o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, creando-se uma direcção geral de caminhos de ferro, e sendo as linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro dirigidas por chefes de exploração.

**Madrid-Porto.** — Somos informados de que a companhia hespanhola, em vista do resultado obtido com o comboio especial Madrid-Lisboa, com faculdade de se visitar Cintra e Cascaes, chegado ha pouco á capital com os 369 excursionistas que conduziu dos quaes 173 eram de 2.<sup>a</sup> classe e 196 de 3.<sup>a</sup>, vae fazer, ainda este mez, outro comboio especial, com destino ao Porto, com a faculdade do passageiro visitar a Granja e Espinho, praias de mar tão concorridas por differentes familias hespanholas.

O comboio compôr-se-ha tambem de carruagens de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe.



Para o anno esta mesma companhia, segundo consta, promoverá diversas excursões, tambem em comboios expressos de Hespanha a Portugal, em condições vantajosissimas para os excursionistas.

**Alemtejo e Algarve.** — A Associação Commercial de Evora pediu ao governo a continuação da linha ferrea que ligue Estremoz com as linhas de Norte e Leste. Neste mesmo sentido vão empregar seus esforços todas as Associações commerciaes do Alemtejo e Algarve, pois um tal melhoramento aproveitaria grandemente a todas ellas.

O ligamento do norte com o sul do paiz por uma linha que, partindo de Estremoz, fosse a Portalegre ou a qualquer outra estação perto d'esta, seria uma das obras mais importantes para aquella provincia e que muito concorreria para o desenvolvimento d'esse nosso tão rico quanto desprezado Alemtejo.

**Cintra-Cascaes.** — Tem-se falado muito, nestes ultimos dias, da projectada construcção de uma linha entre Cascaes e Cintra. «Não pode haver duvida, diz o nosso collega *O Dia*, que um qualquer estímulo entre Cintra e Cascaes tem demorado essa ligação ferroviaria».

Essa rivalidade de terras, muito vulgar nas nossas provincias, especialmente no norte, é de indesculpavel puerilidade, entre dois concelhos limitrophes de Lisboa, que devem participar da vida de uma capital, isenta de todas essas pequeninas paixões. Accresce que Cintra é por excellencia uma estação de *verão*, e Cascaes, ou mais propriamente o Estoril, uma estação de *inverno*.

Visitantes que vão ao Estoril no decurso de um anno, não deixarão de ir a Cintra, e com mais probabilidade irão se tiverem uma comunicação directa pelo caminho de ferro.

As correntes de população fluctuante que animam estas estancias de recreio mais facilmente serão engrossadas com a affluencia aos comboios que circulem na curta distancia entre Cintra e Cascaes, e assim o progresso de uma e outra se conjugaria.

**Festas em Elvas.** — As grandes festas annuaes ao Senhor Jesus da Piedade e feira de S. Matheus, que costumam attrahir a Elvas basta concorrência de forasteiros realizam-se nos dias 20 a 23 do corrente, e para ellas o serviço especial do caminho de ferro consta de bilhetes de ida e volta, de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, por preços reduzidos de varias estações para Elvas e de comboios especiaes entre Badajoz e Elvas nos dias 21, 22 e 23, novidade que os caminhos de ferro este anno apresentam no seu serviço.

Além de Lisboa, Santarem, Torres Novas e Entroncamento, venderão bilhetes de ida e volta as seguintes estações pelos preços: Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Alferrarede, Mouriscas, Torre das Vargens, Cunqueira, Peso, Castello de Vide e Marvão, 1\$500 em 2.<sup>a</sup> classe e 1\$200 em 3.<sup>a</sup>; Castello Branco, 2\$400 e 1\$700, respectivamente; Chança e Crato, 1\$200 e 900; Portalegre, 900 e 700; Assumar, 800 e 600; e Santa Eulalia, 400 e 300.

**Transportes de gallinhas e ovos.** — Uma empresa hespanhola que está construindo em Ermezinde um gallinheiro destinado a commodar 10.000 gallináceos, e tendo já encomendado vagons apropriados para a sua condução, entrou em negociações com as Companhias de caminhos de ferro de Salamanca, Minho e Douro, Norte e Leste e Madrid-Caceres e Oeste de Hespanha, afim de obter concessões especiaes para os seus transportes, que promettem ser importantes.

## LINHAS EXTRANGEIRAS

### Hespanha

A Sociedade hespanhola de construcções metallicas acaba de estabelecer em Beasain, Guipúzcoa, grandes ateliers destinados á construcção de carruagens para caminhos de ferro, com todos os modernos aperfeiçoamentos.

A American Car and Founding Company está interessada nesta Sociedade, onde tem dois milhões de pesetas em acções intransmissíveis, que são garantia do seu concurso technico.

A Companhia americana possui 14 estabelecimentos analogos nos Estados Unidos, e a sua influencia nas novas officinas de Beasain ha-de transformal-as num centro fabril modelo, que em breve poderá competir com os melhores do estrangeiro.

\*

Está publicado e aprovado pela assembléa geral dos accionistas o relatorio da gerencia dos Caminhos de ferro Andaluces, em 1900.

As receitas brutas da exploração foram de 19.943.238 pesetas, o que representa a receita maxima desde a constituição da Companhia: 18.689 pesetas por kilometro.

\*

Foi aberto oficialmente á exploração o troço de linha ferrea entre Arganda e Morata, pertencente á Companhia de Trajuña, e combinado com o caminho de ferro de Madrid a Arganda.

\*

Em uma das ultimas sessões do parlamento foi apresentado um projecto de lei sollicitando a concessão de um caminho de ferro de Ojos Negros a Sagunto, destinado ao serviço das minas da Serra Menera.

\*

Estuda-se o projecto de estabelecer a venda de bilhetes nas linhas das diversas Companhias combinadas, para viagens de um determinado numero de kilometros, podendo com elles o viajante dirigir-se a qualquer ponto e em todos os comboios, até perfazer o numero de kilometros a que lhe dê direito o seu bilhete.

Estes bilhetes servirão nas tres classes dos caminhos de ferro

### França

Sabe-se que a Companhia dos caminhos de ferro de Paris a Lyão e ao Mediterraneo fez construir, em diversos pontos importantes da sua rede, casas destinadas á habitação dos seus operarios e empregados das linhas. Agora, desenvolve essa benemerita instituição, mandando edificar habitações em todos os pontos onde os recursos locais são insufficientes para a conveniente acomodação do pessoal. Tambem já foi instalado um grande refeitório, onde os empregados das linhas ferreas encontram meio de realizar importantes economias, aproveitando ao mesmo tempo de uma boa alimentação.

### Estados-Unidos

Os americanos tratam de experimentar um novo meio, mais economico, para transporte de fructas, carnes, leite, etc., nos caminhos de ferro que os ligam ás regiões do Pacifico, onde a vegetação é tão luxuriante. O processo adoptado até agora importava uma despesa colossal de gelo, e occupava um espaço muito avultado nos vagons frigorificos. O novo processo consiste em que deixa de haver duas caixas de gelo para só haver uma, sendo a outra substituida por ventiladores, que o proprio movimento dos eixos dos vagons põe em actividade.

\*

O *Interstate Commerce Comission* acaba de publicar um resumo da exploração dos caminhos de ferro dos Estados Unidos da America durante o anno findo em 30 de junho de 1900, e segundo os resultados comparados d'essa exploração, vê-se a seguinte importante nota:

	1900	1899
Rêde explorada milhas.....	193.346	189.295
Locomotivas.....	37.663	36.763
Carruagens.....	34.713	33.850
Empregados.....	1.017.653	928.924
Capital acções (milhões dollars).....	5.845	5.515
Receitas brutas.....	1.487	1.313
Despesas d'expl.....	961	857
D ndos.....	137	111



# 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 329)

4.º Em dinheiro 102:000\$500 réis que serão pagos nas seguintes prestações e prazos :

6:000\$000 réis em 26 de maio de 1901 corrente.
6:000\$000 " " 31 de dezembro de 1901
4:000\$000 " " 31 " " 1902
4:000\$000 " " 31 " " 1903
4:500\$000 " " 31 " " 1904
4:500\$000 " " 31 " " 1905
5:000\$000 " " 31 " " 1906
5:000\$000 " " 31 " " 1907
6:000\$000 " " 31 " " 1908
6:000\$000 " " 31 " " 1909
6:500\$000 " " 31 " " 1910
6:500\$000 " " 31 " " 1911
9:000\$000 " " 31 " " 1912
9:000\$000 " " 31 " " 1913
10:000\$000 " " 31 " " 1914
10:000\$000 " " 31 " " 1915

102.000\$000 "

O producto das receitas brutas do exercicio corrente nas suas primeiras vinte semanas, excluindo reembolsos e impostos cobrados por conta do thesouro e garantias de juro, comparado com o de igual periodo dos exercicios anteriores, desde 1894, mostra o seguinte:

Primeiras 20 semanas dos annos de:				
	1894	1895	1896	1897
Passageiros .....	471:154\$991	473:183\$030	522:983\$861	547:930\$551
Grande velocidade.	85:669\$645	84:765\$178	81:423\$084	91:983\$724
Pequena velocidade	550:635\$482	548:814\$532	595:482\$079	620:568\$387
Totais — Réis .	1.057:465\$118	1.106:762\$740	1.199:889\$924	1.260:482\$662

Primeiras 20 semanas dos annos de:				
	1898	1899	1900	1901
Passageiros .....	632:123\$274	723:531\$153	637:029\$468	673:076\$000
Grande velocidade.	102:597\$010	111:035\$063	112:175\$425	135:751\$000
Pequena velocidade	675:814\$616	727:514\$114	795:589\$300	773:055\$000
Totais — Réis .	1.410:534\$900	1.562:080\$330	1.544:794\$193	1.581:882\$000

Assim, as 20 primeiras semanas do anno de 1901 apresentam as seguintes differenças, sobre igual periodo dos annos de 1894 a 1900:

	1894	1895	1896	1897
Passageiros .....	+ 201:916\$009	+ 199:892\$970	+ 150:092\$139	+ 125:145\$449
Grande velocidade.	+ 50:081\$355	+ 50:985\$822	+ 54:327\$916	+ 43:767\$276
Pequena velocidade	+ 272:419\$518	+ 224:240\$468	+ 177:572\$921	+ 152:486\$613
Totais — Réis .	+ 524:416\$882	+ 475:119\$260	+ 381:992\$976	+ 321:399\$338

  

	1898	1899	1900
Passageiros .....	+ 40:952\$726	+ 50:455\$153	+ 36:046\$532
Grande velocidade.	+ 33:153\$990	+ 24:715\$937	+ 23:575\$575
Pequena velocidade.	+ 97:240\$384	+ 45:540\$886	+ 22:534\$300
Totais — Réis .....	+ 171:347\$100	+ 19:801\$670	+ 37:087\$807

São auspiciosos estes numeros; confiamos, portanto, em que os resultados da nossa exploração, em 1901, sejam, muito sensivelmente, superiores aos de 1900.

E a nota do dinheiro remetido para o nosso cofre central, pelas diversas estações da nossa rede, tem sido desde o principio do anno até 17 de maio o seguinte:

1894.....	1.030:151\$057
1895.....	1.082:296\$685
1896.....	1.190:214\$626
1897.....	1.234:068\$540
1898.....	1.295:377\$075
1899.....	1.442:888\$478
1900.....	1.497:468\$395
1901.....	1.560:805\$450

Assim, 1901 apresenta para mais sobre :

1900.....	63:377\$055
1899.....	117:916\$972
1898.....	265:428\$375
1897.....	326:736\$910
1896.....	370:590\$824
1895.....	478:508\$765
1894.....	530:653\$893

O vosso conselho, d'accordo com os estatutos, propõe que sejam mantidos em 1901 os mesmos vencimentos mensaes por vós fixados aos corpos gerentes da Companhia, e Commissario régio e seu adjunto, em relação ao exercicio de 1900, na sessão de 10 de junho de 1900.

Como anteriormente dissémos, o saldo disponivel de nossa conta do exercicio, em 31 de dezembro de 1900, captivo todavia do vencimento complementar do nosso director geral, é de réis 236:743\$198.

Devemos, porém, recordar que, em harmonia com os nossos estatutos, todos os recursos liquidados da Companhia até a exercicio de 1898, foram levados á reserva especial, e no emtanto, por essa reserva, foi adeantado o pagamento ao fisco estrangeiro por impostos correspondentes ás obrigações do 2.º grau a quantia de 51:531\$880 réis, conforme a nota seguinte.

Annos	Francos	Réis ao cambio médio do anno
1896.....	13.719,95	3:266\$873
1897.....	89.758,67	23:681\$329
1898.....	85.335,30	24:583\$678
	188.813,92	51:531\$880

Esta quantia de 51:531\$880 réis deve ser reembolsada pelas obrigações de 2.º grau á nossa reserva especial e esse reembolso vos propomos, o que reduz a disponibilidade de 1900 a réis 185:211\$318.

Como os impostos pagos, em relação a 1899, pelas obrigações de 2.º grau, já foram diminuidos dos resultados effectivos da exploração, nesse exercicio; esta conta, nesse ponto, está liquidada.

Assim, é, pelo dito saldo de 185:211\$318 réis, que propomos seja distribuido pelas obrigações de 2.º grau o seguinte:

1,50 fr. ou 1,20 mk. por obrigação de 3 %
2, " " 1,60 " " " de 4 %
2,25 " " 1,80 " " " de 4 1/2 %

tudo captivo dos impostos estrangeiros, satisfeitos por nós em 1900 e que serão deduzidos no acto do pagamento aos portadores, como fazemos para as obrigações de 1.º grau.

(Continúa).

## AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes

Serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes

Cidade de Lisboa — Despacho Central de Expedição  
Praça do Municipio, 27

Venda de bilhetes de passageiros, expedições de bagagens e mercadorias de grande e pequena velocidade.— Tarifa dos preços da camionagem desde o Despacho Central de Expedição até qualquer das estações de Lisboa (Rocio), Lisboa (Caes dos Soldados) e Caes do Sodré.

Desde 12 de setembro de 1901, entra em vigor esta nova tarifa que estabelece preços e condições em que o Despacho Central de Lisboa-Municipio, acceta para expedição pelas estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Caes dos Soldados e Caes do Sodré, bagagens, recovagens, animaes pequenos transportados a peso, moeda



de cobre ou bronze e em geral quaesquer outras mercadorias, tanto para transporte por grande como por pequena velocidade.

Esta tarifa só é applicavel ás remessas entregues no Despacho Central do Municipio para expedição. Ao transporte de remessas procedentes de estações do caminho de ferro e consignadas ao Despacho Central do Municipio é applicavel a tarifa de transportes a domicilio que se acha em vigor desde 15 d'agosto ultimo.

Para mais condições e preços vêr a tarifa que se acha affixada nas estações d'esta Companhia.

Lisboa, 7 de setembro de 1901.

### Grandes festas e tourada em Portalegre

No dia 17 de Setembro de 1901

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos para Portalegre, validos para ida no dia 17 e volta no dia 18, pelos comboios ordinarios. Estações e preços de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes (sêllo incluído).

Castello Branco, 3\$040-2\$220; Sarnadas, 2\$840-2\$020; Rodam, 2\$540-1\$820; Fratel, 2\$440-1\$720; Barca d'Amieira, 2\$240-1\$620; Belver, 1\$940-1\$420; Alvega-Ortiga, 1\$790-1\$270; Mouriscas, 1\$690-1\$200; Alferrarede, 1\$540-1\$120; Abrantes, 1\$440-1\$050; Bemposta, 1\$270-920; Ponte de Sôr, 1\$000-720; Torre das Vargens, 770-550; Cunheira, 990-720; Pêso, 1\$290-920; Castello de Vide, 1\$590-1\$120; Marvão, 1\$890-1\$320; Chança, 570-420; Crato, 340-240; Assumar, 190-140; Santa Eulalia, 540-400; Elvas, 870-670 réis.

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

Lisboa, 9 de setembro de 1901.

### Transporte de comestiveis em cestos especiaes fornecidos pela Companhia por assignatura mensal

Tarifa especial L. n.º 4 grande velocidade

Desde 15 do corrente vigorará esta nova tarifa nos percursos seguintes:

De Campolide a Sacavem e de Povia a V. Franca, para Lisboa-Rocio ou Lisboa-C. dos Soldados ou vice-versa.

De Campolide a Queluz-Bellas e de Cacem a Cintra para Lisboa-Rocio ou vice-versa.

De Junqueira a Oeiras e de Carcavellos a Cascaes, para C. do Sodré, Santos ou Alcantara-Mar ou vice-versa.

Para preços e mais condições d'assignatura vidê os exemplares da tarifa que se acham affixados nas estações comprehendidas nos percursos indicados. No Serviço do Trafego, estação de Santa Apollonia, prestam-se tambem ao publico quaesquer esclarecimentos.

Lisboa, 11 de setembro de 1901.

## ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de chapas, carris e pontas

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 18 de setembro proximo, perante a Direcção dos ditos Caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 75 chapas de ferro, 50 carris de aço para espadilhas e 24 pontas de aço não furadas, para cruzamentos completos de via.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 53\$000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do Caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

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

Lisboa, 30 de agosto de 1901.

### Fornecimento de canastras

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 17 do corrente, perante a direcção dos Caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de canastras grandes e pequenas.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 7\$500 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do Caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

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

Lisboa, 7 de setembro de 1901.

### Fornecimento de cal e oleo

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 do corrente, 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 60.000 kilos de cal branca em pedra.

E no dia 24 do corrente, para o fornecimento de 10.000 kilos de oleo para cylindros.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 11\$000 réis para o primeiro e 25\$000 réis para o segundo e a apresentar uma amostra do oleo a fornecer.

Estes depositos poderão ser effectuados sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem forem adjudicados os fornecimentos, será de 5 p. c. da importancia total dos mesmos.

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

Porto, 9 de setembro de 1901.

### Direcção do Minho e Douro

Venda de sucata

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 do corrente mez, 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 kilogrammas, approximadamente.

Lote n.º 2 — Material de via, 60.000 kilogrammas, approximadamente.

Lote n.º 3 — Aros de aço, 5.000 kilogrammas, approximadamente.

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

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

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

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

Porto, 9 de setembro de 1901.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de ferro diverso

No dia 14 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 88.900 kilogrammas de ferro diverso.

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

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

Lisboa, 12 de setembro 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR** — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

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

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

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

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

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

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

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

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis 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 inexcitavel. — 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, comissões, etc.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**PRAIA D'ANCORA** **Grande Hotel Luso-Brazileiro** — Filial: **Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA** 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 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos

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

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



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



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via canal de Suez), vapor allem. **Reichstag**. Sahirá a 19 de setembro. Agentes, E. George Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Africa Oriental** (via Cabo da Boa Esperança), vap. allem. **Admiral**. Sahirá a 19 de setembro. Agentes, E. George Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Anvers** e Bremen, vap. allem. **Stolberg**. Sahirá a 18 de setembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Heidelberg**, Sahirá a 17 de setembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Barcelona**, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 17 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bordeus**, vapor francez **Chili**. Sahirá a 24 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 29 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 23 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 19 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Londres**, vapor hespanhol **Rioja**. Sahirá a 16 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



**Lourenço Marques** e Beira, vapor francez **Santa-Fé**. Sahirá a 2 de outubro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.º



**Madeira**, St.<sup>a</sup> Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico, Fayal e vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de setembro. Agente, Germano S Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 17 de setembro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 19 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Maranhense**. Sahirá a 24 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Pará** e Manaus, vapor allemão **Valdivia**. Sahirá a 25 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Buenos Ayres, vap. inglez **Danube**. Sahirá a 17 de setembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 18 de setembro. Agentes, E. George Succ., R. da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco** e Parahyba do Norte, vapor inglez **Inventor**. Sahirá a 25 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. portuguez **Portugal**. Sahirá a 21 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, da Prata, 8, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropeza**. Sahirá a 25 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.º



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 30 de setembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.º

## ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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