

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 PROPRIETARIO-DIRECTOR-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. — 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.

SUMMARIO

A DESPINHALIZAÇÃO, por O. S.	Paginas
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett	301
TARIFAS DE TRANSPORTE	302
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO	303
AUTOMOBILISMO	303
NA LINHA FERREA DO SUL	304
UM TUNNEL SOB O TAMISA	305
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 FINANCIERA — Carteira dos acionistas — Bol-tim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes	307 a 309
O CAMINHO DE FERRO TRANSSIBERIANO	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
ARREMATAÇÕES	313
AGENDA DO VIAJANTE	314
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1901	315
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	316

A DESPINHALIZAÇÃO

QUE nos perdoe o nosso bom amigo e antigo companheiro no jornalismo, Cândido de Figueiredo, o vocabulo novo que nos serve de epígrafe. Mas, para doenças novas teem de crear se nomes novos, e este morbo económico 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 imediato, não é só um erro, mas um perigo, uma doença, como procuraremos demonstrar.

E o mal não afecta apenas os proprietários que cometem imprevidentemente o attentado, prejudica todos os agricultores, prejudica todos os constructores, prejudica enormemente as companhias ferro-viarjas.

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 trócos de pinheiro que representam florestas inteiras. E a corrente não cessa. Os comboios acarretam constantemente vagons e vagons de tóros das árvores que estão muito longe ainda do seu desenvolvimento completo. E' uma devastação.

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

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

Que resulta de tudo isto?

Que num futuro muito próximo não teremos madeira para construções nem para travessas de caminho de ferro, nem para combustível.

Vão-se gastando nestas applicações as árvores 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 anos.

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

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

A acção que exercem as folhas na evaporação, a que provém das suas raízes insinuando-se nos terrenos, são do maior proveito meteorológico. 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 águas pluviais, dando-se ali 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 anos de comprar mais madeira no estrangeiro, mais combustível, pez, agua-raz, mais travessas de caminho de ferro.

Destruímos e arrotamos completamente pinhaes inteiros para auxiliarmos a invasão das *dunas* ou camadões, para facilitarmos o assoreamento, para prejudicarmos o regimen das águas.

Desaparecem os pinhaes. Árvore com 10 centímetros de diâmetro é immolada. O resto vai para lenha.

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

No Gerez e na Serra da Estrela 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 à 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 pôde realmente intervir na questão pelos direitos de exportação, elevando-os na exportação de tóros, mas isso tem inconvenientes internacionaes pelas represalias a que dê logar.

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

Mas as companhias ferroviarias pôdem 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 modifi-
cação grande na circulação dos tóros.

Este remédio heroico será melhor do que os emol-
lientes 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 coincidencia 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 1091.

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 teem 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 ocupado 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, teem obtido bons ganhos. Se, pois, o indio pôde 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 supunha aqui, e que num ou dois pontos os americanos levam-nos a palma. Parece que os dois serviços americanos mais brillantes 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. Convém recordar a sua historia.

Ha uns cincuenta 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 Chicago-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 anunciou que o preço por leito seria de 2 dollars em vez dos cincuenta 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 nesse, 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 hispanholas, considera incluidos na designação das mercadorias a que é applicável 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, applicável o preço de réis 16,20 por tonelada e kilometro, contanto 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 vagons fechados e directos, a fim de se evitar as demoras nas fronteiras que tanto molestam os transportadores e consignatários.

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 vagons directos, é de presumir que aumentem 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 Município), aceita para expedição, pelas estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Santa Apolonia e Caes do Sodré, bagagens, recovagens, animaes pequenos transportados a peso, moeda de cobre ou brónze e em geral quaisquer 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 Portugueza e suas combinadas.

A nova tarifa só é applicável 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 applicável 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.º Questão. Agrupamento das mercadorias

Perguntava-se: devem as tarifas de caminhos de ferro ser estabelecidas de forma 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 relatórios 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 Alemanha para combater os agrupamentos.

O sr. Mange mostra pelo contrario a tendencia das

administrações francesas em favorecer o agrupamento.

O sr. Szajebely diz que na Austria-Hungria a industria dos agrupadores nunca teve grande desenvolvimento, e que com o sistema 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 allemaes provinham da diferença grande que havia entre as tarifas parciaes e para vagons completos.

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

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

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

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

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

Desdobra-se em duas theses:

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

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 matérias da arte do engenheiro ocupando-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 criação de escolas profissionaes para o pessoal medio, 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 practica do serviço e uma boa selecção.

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

Depois de larga discussão, em que se chegou a proponer 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 opostas 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 medios.

Outro sistema, usado nomeadamente em Inglaterra, Belgica, França, Hespanha e Italia, em que se não exige dos candidatos senão uma instrucção 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 sistema mixto que consiste em adoptar simultaneamente estes dois systemas opostos 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 ocupar, 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 nível da instrucção geral e da instrucção profissional dos seus empregados ou favorecendo o estabelecimento de escolas technicas, profissionaes ou até primarias, ou mesmo creando-as nos logares em que elles faltam ou dispensando aos novos empregados a instrucção e a experiença 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 saude, actividade e comportamento, não admittindo para logares que interessem á segurança e mesmo tanto quanto possível 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 concedem apesar d'isso aos diplomados por estas escolas nenhuma dispensa de adquirirem por si mesmos a experiença 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 aumento 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 teem mostrado capacidades profissionaes e qualidades magistraes de bom senso, d'actividade, de golpe de vista e de commando.»

35.º Questão — Sociedade cooperativa e economatos

A these proposta dizia: Aplicação 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 pôdem as administrações intervir no estabelecimento d'essas instituições?

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

Estes oferecem indistintamente 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 rête 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'alguma 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 teem nunca outro fim se não o de obter por uma forma indirecta um supplemento de recursos aos empregados e operarios dos caminhos de ferro.

A fim de se evitar qualquer equívoco sobre o assunto, 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 rês 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 começo a executar-se na primavera de 1897.

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

A corrente electrica passa por dois conductores entre os carris.

*

O governo italiano aprovou 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 instalações hidraulicas.

*

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

Pode transportar a carga de 5 toneladas com a velocidade de 7 a 8 kilometros. Sobe 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 veículos, 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* devérás 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 terrível 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 saira 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 tambem sofrera 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 logar 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 muitos 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 vagons 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 vagons 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 vagons, sendo 50 para o Sul e Sueste e 50 para o Minho e Douro.

Ha na linha do Sul cerca de 800 vagons e fourgons, que nas epochas de grande affluencia de trafego são insuffientes, 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 sacas 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 líquidos.

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 alemães as fracturas de eixos excedem a média anual 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 meses 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 época 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 subterrânea, 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 experiência. 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 sucesso, 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 concluiram 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 sterlinas.

De Alexandria a Shanghai

A Inglaterra, vendo alargar-se cada vez mais a esfera 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 construção, atravessa o sul da Persia, e o Beludchistan e liga em Quetta com a rede indiana já existente.

De Calcutta 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 efeitos exigiveis e tornava-se necessaria a introdução de freios automaticos de accão mais rápida, em vista das velocidades cada vez mais aumentadas 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 circunstancias, 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 conclucentes com os tres systemas rivaes.

Estas experiencias realizaram-se repetidas vezes, em marzo 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 accão 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 oscilações 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 efeitos.

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 aumento successivo, mas tambem uma diminuição igual dos efeitos da travagem, esta manipulação é excessivamente simples e não exige do machinista tanta attenção e habilidade como nos freios automaticos de ar comprimido, que funcionam intermittentemente 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 de apparelhos de dimensões apropriadas não ha que temer uma diminuição não intensiada do efecto 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 «Gazeta dos Caminhos de Ferro» no estrangeiro

El Economista Hispano-American, a mais importante revista da sua indole que se publica em Madrid, refere-se em termos muito lisongeiros ao nosso jornal, a propósito 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 attenções 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 aprovou 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 conciuidas, adquirindo com elles a companhia não só curtas e faceis comunicações para o caminho de ferro, como tambem um novo bairro, tão bem situado, que já ahi se construiram quatro fabricas, diversas casas e ha terrenos adquiridos para outras edificações, além do conjunto das tres avenidas proporcionar tambem um excellente passeio de recreio como poucas cidades da província 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 saída d'aquella estação.

Por fim, a assembléa auctorizou que a gerencia, de acordo com o conselho fiscal, resolvesse todos os assuntos 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 accções ou obrigações. Sendo por augmento do capital accções, a assembléa votará a necessaria reforma de estatutos.

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

O relatorio aprovado, que nos foi remetido 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 sommou 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 assumtos 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.º do referido convenio, todas as obrigações que até aquella data de 17 de novembro inclusivé do anno corrente não forem



Caminhos de Ferro Portugueses

Comissão do Museu Ferroviário e EGF

Nº

apresentadas unicamente em Paris no Crédit Industriel & Commercial e em Lisboa na séde 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 importancia de 750 réis por conpon, começará no dia 1 de outubro das 11 ás 2 horas da tarde, em Lisboa na séde da Companhia, rua Nova do Carvalho, 71, 2.º andar e na agencia no Porto, rua da Picaria, 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
Devedores diversos.....	870.070\$014
Exploração, despesas geraes.....	28.823\$099
Gerencia (despesas da séde).....	19.383\$513
Conta de juros.....	1.741\$831
Dividendo.....	14.574\$695
Dinheiro em deposito.....	8.922\$000
Caixa.....	5.000\$000
	4.050\$191
	<u>952.565\$343</u>

Passivo

Capital:	
Acções.....	300.000\$000
Obrigações	537.030\$000
Accionistas, seus creditos.....	837.030\$000
Depositos e fianças.....	115\$500
Contas em liquidação.....	2.793\$249
Exploração, receita geral.....	12.088\$755
Dividendos a pagar.....	68.766\$020
Juros de obrigações a pagar.....	1.350\$000
Retenções geraes	1.057\$870
Fundo de amortização.....	11.939\$437
Fundo de reserva.....	2.970\$000
Lucros e perdas.....	8.000\$000
	6.454\$512
	<u>952.565\$343</u>

Porto, 10 de setembro de 1901.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio 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 dificuldades com que, no Porto, luctavam as industrias dos artefactos de algodão. Alludimos ao numero crescente de bracos 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 artífices. A esta feição proletaria da crise se deu mais ou menos remedio provisorio, — 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 distribuiaam 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'aquelle empreza 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 sucede, quando ha em uma mesma praça concorrencia sensivel na mesma industria, tinham as fabricas do Porto fixado entre si uma tabella de preços; mas tambem, como outras tantas sucede sempre, a tabella deixou de ser respeitada em curto espaço, hoje por um, amanhã por outro, e assim progressivamente, arranjando se, cada qual por fórmula a atrahir a si encommendas, mediante reducção 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 acumulados 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 Zambezia 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
» cheque.....	38 5/8	38 9/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	732	733	No mercado.....
» cireque.....	739	741	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	301	302	res.....
» cheque.....	305	306	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	301 1/2	302 1/2	Premio da libra...
» cheque.....	305 1/2	306 1/2	1\$700
Madrid cheque ..	890	895	a
			1\$730

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	
Lisboa: Inscrições de assent.	38,75	38,79	38,75	38,75	38,80	38,80	38,80	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	-
» coupon	38,80	38,80	38,76	38,80	38,80	38,80	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	-
Obrig. 4% 1888	20.200	-	-	-	20.300	25.250	20.250	20.200	-	-	20.300	20.050	-
» 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	51.000	51.000	-	52.000	52.000	-	52.000	-
» 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	58.700	58.900	59.000	-	58.800	-
» 4 1/2% assent.....	-	-	57.500	57.700	-	-	-	58.300	-	58.300	58.200	58.200	-
» 4 1/2% coup. int....	57.200	-	-	57.600	57.600	58.500	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2% externo.....	-	-	-	-	-	-	-	125.500	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	147.650	-	-	147.500	-	-	147.500	147.000	147.000	147.000	-	147.000	-
» » Commercial	132.500	-	-	133.600	133.000	-	133.500	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino...	-	122.800	122.600	122.900	-	122.800	122.500	122.400	-	-	122.500	122.400	-
» » Lisboa & Açores	125.500	-	-	-	-	125.000	-	125.000	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	130.200	132.000	-	-	131.000	-	-	131.500	131.200	131.000	130.400	-
» Comp. Phosphoros.	-	-	77.900	78.000	-	77.700	77.700	77.800	77.600	77.600	77.600	-	-
» » Real....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	94.600	-	94.600	94.000	94.500	94.500	-	-	-	-	94.500	-
» » 5%	-	91.600	91.600	91.500	91.600	-	-	-	92.000	-	92.150	-	-
» Comp. Phosphoros.	-	91.800	91.700	-	-	-	-	-	91.500	-	-	-	-
» C. Real 3% 1.º grau	82.500	-	82.600	82.900	-	-	-	-	-	83.500	-	-	-
» » 3% 2.º grau	20.200	-	-	20.150	-	-	20.300	-	-	-	-	-	-
» C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.....	82.000	82.000	82.000	82.000	82.000	82.000	82.000	82.000	-	82.000	82.000	-	-
Paris: 3% portuguez	26,15	26,10	26	26,10	26,30	26,15	26,15	26,17	26,15	26,05	26,05	-	-
Acções Comp. Real.....	64,75	-	-	61	65	-	-	64,75	61,50	-	61,50	-	-
» Madrid Caceres....	30,50	30	-	30,25	-	-	30,25	30,50	30,50	30,25	30	-	-
» Norte de Hespanha.	179	180	179,50	-	178	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza...	250	251	250	249	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	230	232	232,50	231	231	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	332,50	332,25	334	332,50	333	333,50	335	334	334	333	335	-	-
» » 2.º grau.	81	81	80,50	80,50	81	82	81,50	81	85,25	81	-	-	-
» C. Beira Alta.....	79	79	78,75	-	79,75	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	83,50	80,50	81,25	83	-	84	84	81,50	83	82,50	86	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	298	296,25	295	295,25	298	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	25,68	25,62	25,75	25,62	25,81	-	25,75	25,75	25,75	25,75	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	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	65	64,93	64,93	64,56	64,56	65,06	64,50	64,88	64,62	64,56	64,93	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	64,12	64,12	64,12	64,12	-	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

inhas	Periodo de exploração	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes Réis	Kilom.	Totaes Réis	Kilom.	1901 Réis	1900 Réis	1901
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida	20 26 Ago	693	102.198.000	147.471	693	95.000.352	137.085	2.647.657.000	2.588.082.770
	27 2 Set.	»	101.528.000	146.505	»	96.726.970	139.577	2.749.185.000	2.684.809.740
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garantida	20 26 Ago	380	13.868.000	36.494	380	13.080.648	34.422	320.852.000	327.169.230
	27 2 Set	»	15.263.000	40.165	»	13.600.030	35.789	336.115.000	340.769.260
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste	30 5 Ago	488	22.722.935	46.563	488	27.792.029	56.950	596.636.951	546.102.789
	6 12 »	»	23.557.785	48.274	»	23.097.725	47.331	620.194.736	569.200.514
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.....	16 22 Julh	353	27.050.236	76.629	353	23.739.163	67.249	670.342.321	637.815.466
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta	30 5 Ago	253	10.509.815	41.540	253	12.677.228	50.107	199.742.684	201.372.231
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	1.629.547
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	14 20 Mai	105	1.755.728	16.721	105	1.634.337	15.565	29.141.215	29.095.039
	21 27 »	»	1.391.626	13.253	»	1.322.664	12.596	30.532.841	30.417.703
	28 3 Julh	»	1.501.061	14.295	»	1.881.411	17.918	32.033.902	32.299.114
	30 5 Ago	34	2.318.168	68.181	34	2.640.368	77.657	53.477.647	54.137.528
	6 12 »	»	2.097.070	61.678	»	2.301.635	67.695	55.574.717	56.439.163
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	864.446
Porto à P. e Famalicão	1 15 Julh	64	4.847.988	75.749	64	5.311.264	82.988	54.030.242	50.412.606

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 Artística, 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* ilustrado 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 província 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 degrado de criminosos politicos.

Não, a Siberia não é essa região inculta e barbara, a civilização já lá chegou com a sua luz redemptora; Irkotsk que quasi apenas conhecemos 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, Irkotsk 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 Irkotsk podemos dizer ainda com mais razão de Tomsk cujo nome talvez só conhecemos 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 em geral, sob o ponto de vista da instrucção, Tomsk ocupa um logar notavel entre as cidades do imperio russo. Possue uma universidade com 2 facultades, 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 alumnos, 5 escolas de instrucção secundaria, 7 de instrucção inferior e 43 de instrucção primaria.

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

Como, porém, o nosso fim especial é tratar do Transsiberiano vamos extrair 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 declararam que no caminho de ferro Transsiberiano o comboio de luxo, de que podemos ver installado na Exposição Universal de 1900, verdadeiramente explendido, 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 Chilka, onde se interrompe a linha.

Um serviço regular de vapores põe em comunicação 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 continua 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.ª 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 ocupada 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 facultade de se visitar Cintra e Cascaes, chegado ha pouco á capital com os 369 excursionistas que conduziu dos quaes 173 eram de 2.ª classe e 196 de 3.ª, vae fazer, ainda este mez, outro comboio especial, com destino ao Porto, com a facultade do passageiro visitar a Granja e Espinho, praias de mar tão concorridas por diferentes familias hespanholas.

O comboio compõe-se-ha tambem de carruagens de 2.ª e 3.ª 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 continuaçao 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 elles.

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 província 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 províncias, 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 estâncias 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 annuas ao Senhor Jesus da Piedade e feira de S. Matheus, que costumam atrair a Elvas basta concorrência de forasteiros realizam-se nos dias 20 a 23 do corrente, e para elles o serviço especial do caminho de ferro consta de bilhetes de ida e volta, de 2.^a e 3.^a 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, Cunheira, Peso, Castello de Vide e Marvão, 1\$500 em 2.^a classe e 1\$200 em 3.^a; 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 accommodar 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-Cáceres e Oeste de Hespanha, afim de obter concessões especiaes para os seus transportes, que prometem ser importantes.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

A Sociedade hespanhola de construções metalicas 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 Foundry Company está interessada nessa Sociedade, onde tem dois milhões de pesetas em acções intransmissíveis, que são garantia do seu concurso technico.

A Companhia americana possue 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 Andaluzes, 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 locaes são insuficientes para a conveniente acommodação do pessoal. Tambem já foi instalado um grande refeitorio, 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 wagons 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
Réde explorada milhas.....	103.346	189.295
Locomotivas.....	37.663	36.703
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
Déndos " "	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 tesouro e garantias de juro, comparado com o de igual periodo dos exercícios anteriores, desde 1894, mostra o seguinte:

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

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

Assim, as 20 primeiras semanas do anno de 1901 apresentam as seguintes diferenças, 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

	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

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 remettido 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\$880

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

Como anteriormente dissemos, 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 liquidos da Companhia até a exercicio de 1898, foram levados á reserva especial, e no entanto, por essa reserva, foi adeantado o pagamento ao fisco extrangeiro por impostos correspondentes ás obrigações do 2º 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 2º 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 2º grau, já foram diminuidos dos resultados efectivos da exploração, nesse exercicio; esta conta, nesse ponto, está liquida.

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

1,50 fr. ou 1,20 mk. por obrigaçao de 3 0/0
2, » » 1,60 » » de 4 0/0
2,25 » » 1,80 » » de 4 1/2 0/0

tudo captivo dos impostos extrangeiros, satisfeitos por nós em 1900 e que serão deduzidos no acto do pagamento aos portadores, como fazemos para as obrigações de 1º 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-Município, aceita para expedição pelas estações de Lisboa-Rocio, Lisboa-Caes dos Soldados e Caes do Sodré, bagagens, recovagens, animais pequenos transportados a peso, moeda

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

Esta tarifa só é aplicável às remessas entregues no Despacho Central do Município para expedição. Ao transporte de remessas procedentes de estações do caminho de ferro e consignadas ao Despacho Central do Município é aplicável a tarifa de transportes a domicílio que se acha em vigor desde 15 d'agosto último.

Para mais condições e preços ver 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 ordinários. Estações e preços de 2.^a e 3.^a classes (sélio incluído).

Castello Branco, 3\$040-2\$220; Sarnadas, 2\$840-2\$020; Rondam, 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; Peso, 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 comestíveis em cestos especiais 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 Povoa 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 vide os exemplares da tarifa que se acham affixados nas estações comprehendidas nos percursos indicados. No Serviço do Trafego, estação de Santa Apolonia, prestam-se tambem ao publico quaisquer esclarecimentos.

Lisboa, 11 de setembro de 1901.

ARREMATAÇÕES

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 provisório para ser admittido a licitar é de 53\$000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importância total do fornecimento, pelo concorrente à quem a adjudicação for 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 podem 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 provisório para ser admittido a licitar é de 7\$500 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importância total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação for 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 podem 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 óleo

Pelo presente anuncio 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 óleo para cilindros.

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

Estes depositos poderão ser efectuados sómente até á véspera 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 importância 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 os 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 anuncio se faz publico que no dia 27 do corrente mes, 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 efectuar no cofre da direcção o deposito de 40\$000 réis.

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 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 comissão 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 Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Lisboa, 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-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.

ALCOBACA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excelente. 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. Accomodações 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.ª ordem. — Serviço esmerado. Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propri. Léon Lacam.

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

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

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

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

LEIRIA **Hotel Central.** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcusável. — 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.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Flores, 71 — 1st 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. Número telephonico, 450.

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

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

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.ª ordem; construído 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. Propri. — Petracchi Felice.

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

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, 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, 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. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez frances, 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. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL			LISBOA	QUELUZ	LISBOA	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5- 5 m.	5-25 m.	6- 0 m.	6-20 m.	6-35 m.	7- 0 m.	7-25 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-55 m.	7-10 m.	7-30 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	7-40 m.	8- 0 m.	8-20 m.
7-15 m.	7-40 m.	8- 0 m.	8-25 m.	8-30 m.	9- 0 m.	9-20 m.
8- 5 m.	8-25 m.	9- 0 m.	9-20 m.	8-40 m.	10- 5 m.	10-30 m.
8-45 m.	9- 5 m.	9-30 m.	9-55 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	9-40 m.	11-11 m.	11-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	11- 0 m.	11-25 m.	10-40 m.	12-11 m.	12-30 m.
11- 5 m.	11-25 m.	12- 0 m.	12-20 m.	11-20 m.	13- 0 m.	13-20 m.
11-45 m.	12-10 m.	12-30 t.	12-55 t.	12-10 m.	13-11 m.	13-30 t.
12-35 t.	12-55 t.	13- 0 t.	13-50 t.	12-30 m.	14- 0 m.	14-30 m.
1-15 t.	1-40 t.	2- 0 t.	2-25 t.	1-30 t.	3- 0 t.	3-30 t.
2- 5 t.	2-25 t.	3- 0 t.	3-20 t.	2-30 t.	4- 0 t.	4-30 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	2-40 t.	3-11 t.	3-30 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.
4-15 t.	4-40 t.	5- 0 t.	5-25 t.	4-20 t.	5-11 t.	5-30 t.
5- 5 t.	5-25 t.	6- 0 t.	6-20 t.	5-30 t.	6-11 t.	6-30 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	5-45 t.	7- 0 t.	7-20 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	6-40 t.	7-11 t.	7-30 t.
7-15 t.	7-40 t.	8- 0 n.	8-25 n.	7-30 t.	8- 0 n.	8-20 n.
8- 5 n.	8-25 n.	9- 0 n.	9-20 n.	8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	8-40 n.	10- 0 n.	10-30 n.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.	9-40 n.	11-11 n.	11-30 n.
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.	10-40 n.	12-11 n.	12-30 n.
11- 5 n.	11-25 n.	12- 0 n.	12-20 n.	11-20 n.	13- 0 n.	13-20 n.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	11-20 n.	13-11 n.	13-30 n.
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ			Lisboa	Cintra	Lisboa	
5-30 m.	5-55 m.	6- 5 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-48 m.	5-12 m.
11-30 m.	11-55 m.	12- 5 t.	12-30 t.	9- 0 m.	9-53 m.	7-52 m.
1- 0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2- 0 t.	a 11- 0 m.	11-47 m.	9- 7 m.
2-30 t.	2-55 t.	3- 5 t.	3-30 t.	a 1- 0 t.	1-47 t.	a 10-52 m.
8-30 n.	8-55 n.	9- 5 n.	9-30 n.	a 1- 0 t.	3-53 t.	a 12-50 t.
10- 0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11- 0 n.	a 4-35 t.	5-19 t.	2-52 t.
11-30 n.	11-55 n.	12- 5 n.	12-30 n.	5-35 t.	6-22 t.	a 4-25 t.
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ			Lisboa	Sacavem	Lisboa	
5-30 m.	5-55 m.	6- 5 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.
11-30 m.	11-55 m.	12- 5 t.	12-30 t.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.
1- 0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2- 0 t.	10-20 m.	11- 4 m.	11-25 m.
2-30 t.	2-55 t.	3- 5 t.	3-30 t.	11-20 m.	12- 4 t.	12-30 t.
8-30 n.	8-55 n.	9- 5 n.	9-30 n.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.
10- 0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11- 0 n.	8-0 n.	8-44 n.	9- 0 n.
11-30 n.	11-55 n.	12- 5 n.	12-30 n.	10- 0 n.	10-44 n.	11- 5 n.
C. Sodré Cascaes C. Sodré			Lisboa	Povoa	Lisboa	
a 6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-21 m.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.
6-15 m.	7-21 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.
7- 0 m.	7-52 m.	7- 8 m.	8- 0 m.	3-10 t.	4- 8 t.	4-30 t.
a 7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-51 m.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.
7-45 m.	8-51 m.	8-10 m.	9- 2 m.	5-55 m.	6-53 m.	7-34 t.
8-30 m.	9-32 m.	a 8-53 m.	9-30 m.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-21 m.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.
9-15 m.	10-21 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.
10- 0 m.	10-52 m.	10- 8 m.	11- 0 m.	5-47 t.	7-28 m.	9-25 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-51 m.	5-47 t.	1-20 t.	11-45 m.
10-45 m.	11-51 m.	a 11-25 m.	12- 2 t.	4-47 t.	6-45 t.	8- 3 n.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-21 t.	12-30 t.	1-21 t.	1-21 t.
12-15 t.	1-21 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	1-32 t.	2-17 t.	2-51 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-51 t.	1-45 t.	2-25 t.	3- 2 t.
1-45 t.	2-51 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.	3-15 t.	4-21 t.	4-32 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-21 t.	3-15 t.	5-12 t.	5-30 t.
3-15 t.	4-21 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	4-30 t.	6-12 t.	7-35 t.
4- 0 t.	4-52 t.	4- 8 t.	5- 0 t.	4-30 t.	6-30 t.	8-30 n.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-51 t.	4-30 t.	7-45 t.	9-30 n.
4-45 t.	5-51 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	4-30 t.	a 4-0 t.	7-19 m.
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.	5-30 n.	8-30 n.	8-30 n.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-21 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.
6-15 t.	7-21 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	11- 6 m.	5-25 m.	5-32 t.
a 7-40 t.	8-17 t.	7-45 t.	8-51 n.	7-45 t.	6-31 m.	b 5-37 t.
7-45 t.	8-51 n.	8-25 t.	9- 2 n.	7-45 t.	7- 3 m.	5- 8 m.
a 9-10 t.	9-47 t.	9-15 n.	10-21 n.	9-30 n.	9-30 n.	9-30 n.
9-15 t.	10-21 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	b 8-55 m.	5-55 m.	5-32 t.
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-51 n.	b 8-55 m.	5-55 m.	5-32 t.
10-45 n.	11-51 n.	a 11-25 n.	12- 2 n.	5-55 m.	5-55 m.	5-32 t.
12-10 n.	12-47 n.	12-15 n.	1-21 n.	5-55 t.	5-55 t.	5- 8 m.
12-15 n.	1-21 n.	a 12-55 n.	1-32 n.	9-30 n.	9-30 n.	9-30 n.
Lisboa Badajoz Lisboa			Lisboa	Faro	Lisboa	
7- 0 t.	7-52 t.	8- 0 n.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	5-32 t.
a 7-40 t.	8-17 t.	7-45 t.	8-51 n.	8-20 n.	5-25 m.	5-32 t.
7-45 t.	8-51 n.	8-25 n.	a 8-55 m.	5-25 m.	5-25 m.	5-32 t.
a 9-10 t.	9-47 t.	9-15 n.	10-21 n.	7-45 t.	6-31 m.	5-37 t.
9-15 t.	10-21 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	7-45 t.	7- 3 m.	5- 8 m.
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-51 n.	b 8-55 m.	5-55 t.	5-37 t.
10-45 n.	11-51 n.	a 11-25 n.	12- 2 n.	5-55 t.	5-55 t.	5- 8 m.
12-10 n.	12-47 n.	12-15 n.	1-21 n.	7-45 t.	7- 3 m.	5- 8 m.
12-15 n.	1-21 n.	a 12-55 n.	1-32 n.	9-30 n.	9-30 n.	9-30 n.
Lisboa V. Alcant. Lisboa			Lisboa	Pias	Lisboa	
b 8-55 m.	5-55 m.	5-55 m.	7-45 t.	5- 0 t.	8- 0 m.	4-45 t.
2-50 t.	3-40 t.	3-40 t.	5-55 t.	2-10 n.	9- 0 n.	6-30 m.
2-50 t.	3-40 t.	3-40 t.	6-31 m.	—		

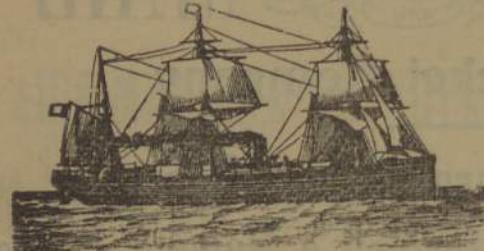
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

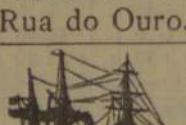
O vapor **Gomes IV**—Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 de Outubro 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 (via canal de Suez), vapor allem. Reichstag . Sahirá a 19 de setembro. Agentes, E. George Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano Colombo . Sahirá a 17 de setembro. Agentes, Orey, Antunes & C. ^a , Praça dos Re-molares, 4, 1. ^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		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Jerome . Sahirá a 19 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Anvers e Bremen, vap. allem. Stolberg . Sahirá a 18 de setembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2. ^o		Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Maranhense . Sahirá a 24 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^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		Pará e Manaus, vapor alemão Valdivia . Sahirá a 25 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Barcelona , Cette e Marselha, vapor francez Saint Jacques . Sahirá a 17 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , 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. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Bordeus , vapor francez Chili . Sahirá a 24 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pernambuco , Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Belgrano . Sahirá a 18 de setembro. Agentes, E. George Succ., R. da Prata, 8, 2. ^o
	Corunha , La Pallice e Liverpool, vapor inglez Orellana . Sahirá a 29 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o		Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez Inventor . Sahirá a 25 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Dakar , Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez Cordilheira . Sahirá a 23 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Rio de Janeiro e Santos, vapor francez Concordia . Sahirá a 1 de outubro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1. ^o
	Havre e Liverpool, vapor inglez Sobralense . Sahirá a 19 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		S. Thiago , Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. portuguez Portugal . Sahirá a 21 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, da Prata, 8, 1. ^o
	Londres , vapor hespanhol Rioja . Sahirá a 16 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , T. do Corpo Santo, 10, 1. ^o		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres e mais portos do Pacífico, vapor inglez Oropeza . Sahirá a 25 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Lourenço Marques e Beira, vapor francez Santa-Fé . Sahirá a 2 de outubro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 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. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o
	Madeira , St. 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		

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.