

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888
e 13 de Maio de 1900 do Ministerio das Obras Publicas

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

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

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

Composto e impresso na
Typ. do Commercio
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

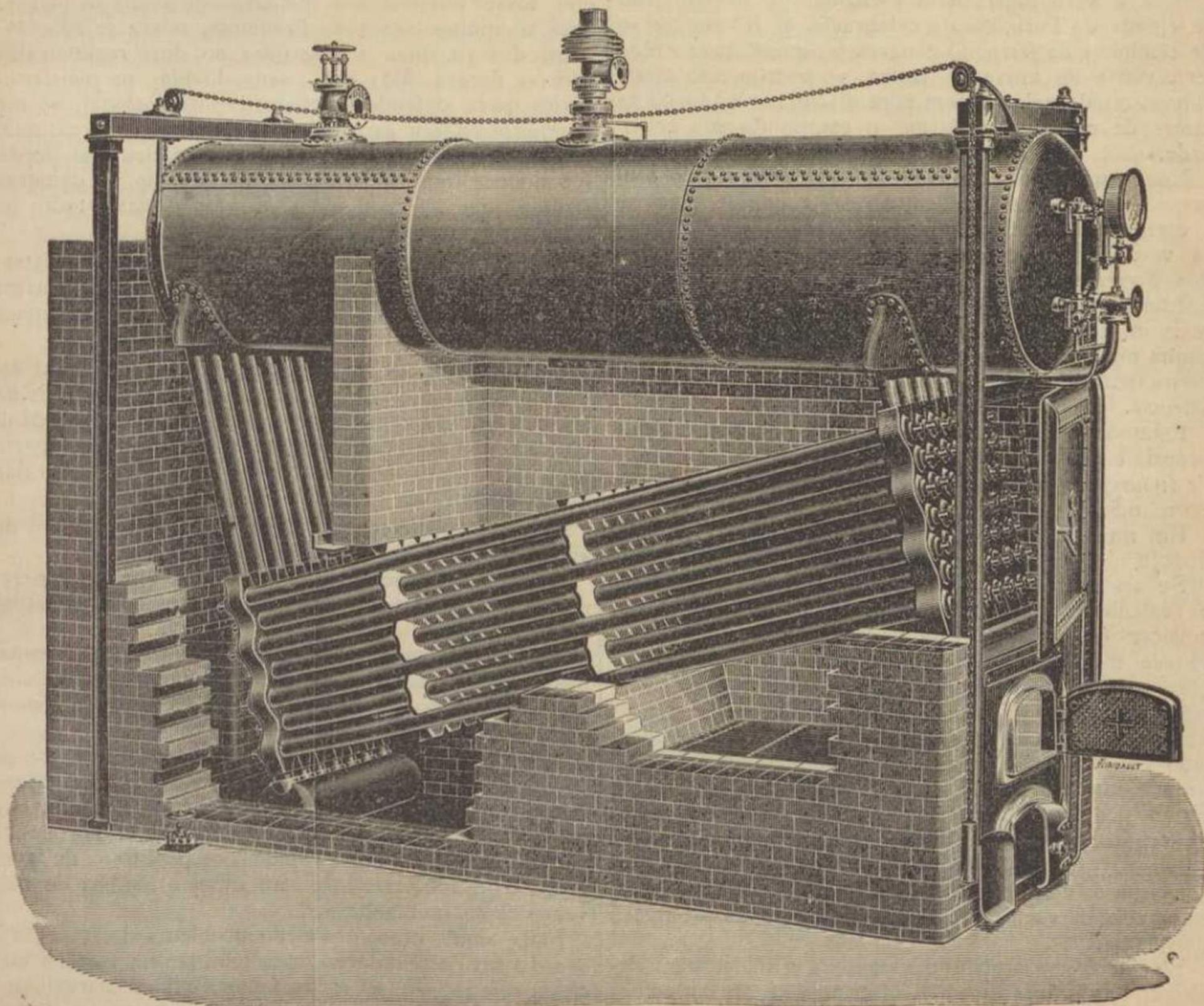
ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes P. H. F., n.^o 3.—G. V. Transporte de recovagens e generos frescos e P. H. F. n.^o 4.—P. V. transporte de mercadorias de todas as qualidades da Companhia Real e combinadas.

SUMMARIO

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO.....	290
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	292
PARTE OFFICIAL — Portaria de 26 de setembro do ministerio das Obras Publicas.....	293
NOTAS DE VIAGEM—I—De Lisboa a Paris.....	293

A GRANDE FESTA DE LISBOA.....	294
GERADORES DE VAPOR DE BARCOCK & WILCOX (ilustrado).....	295
OS CAMINHOS DE FERRO DO BRAZIL	295
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	296 e 297
TRACCÃO ELECTRICA—Allemanha—Italia.....	298
AUTOMOBILISMO	298
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS—	298
LINHAS PORTUGUEZAS—Carris de ferro do Porto—No Alemtejo—Mormugão—Apeadeiro de S. Mamede—As linhas do Algarve—Estação Central do Porto	298
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—França-colonias—Russia—Inglaterra—Allemanha—Estados Unidos—Africa—Argelia—Ethiopia—Suissa	298 e 299
NOTAS VARIAS	299
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relatório do Conselho de Administração (continuação)	300
ARREMATAÇÕES.....	301
AVISOS DE SERVICO	301
AGENDA DO VIAJANTE.....	302
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1900.....	303
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	304



Gerador de vapor de Barcock & Wilcox (v. pag. 295)

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

6.^a Sessão — Paris

H sessão inaugural realizou-se, conforme o programma, no dia 20, na grande sala do palacio dos congressos, na exposição, presidindo o sr. Baudin, ministro das obras publicas, tendo a seu lado o sr. Dubois presidente do congresso e os representantes dos paizes estrangeiros entre os quaes estava, o segundo á esquerda do presidente, o nosso compatriota o sr. Almeida Eça.

O sr. Pierre Baudin, pronunciou um discurso notável, discurso de orador moderno que se cinge ao assumpto, sem preocupações rhetoricas que tantas vezes encobrem a penuria de ideias, tendo sempre a correção e elegancia de phrase que não devem dispensar-se na linguagem fallada ou escripta de pessoas cultas.

Não podemos, porque nos levaria muito espaço, traduzir a oração completa do illustre ministro da república francesa, extractaremos todavia alguns periodos para não privarmos os nossos leitores do prazer, que certamente terão, em conhecer as ideias do governo d'aquele illustre povo sobre a viação accelerada.

O ministro agradece em nome do governo aos cheffes d'Estado o terem enviado representantes ao congresso, e aos congressistas a escolha que haviam feito da cidade de Paris para a celebração do 6.^º congresso de caminhos de ferro. O congresso representava a rede ferro-viaria do universo, isto é, «o instrumento maravilhoso criado pelo homem para disciplinar e utilizar as forças da natureza e alargar o campo da sua actividade.»

Nota que os estudos internacionaes feitos pelo congresso, teem dado excellentes resultados. De facto, se é certo que a industria das vias ferreas tem de cingir as variações de carácter, dos costumes e do terreno dos diversos paizes, é certo tambem que deve ser subordinada a algumas regras geraes. Nenhuma reclama mais imperiosamente o acordo dos Estados, nenhuma ganha mais na approximação dos homens especiaes que permitem os fructos da sua experientia ou da sua sciencia.

Estamos longe do tempo das rôdes isoladas com vida propria e distincta. Hoje quer-se que cresça o potencial de transporte como progride o potencial do commercio do mundo.

Em muitos pontos se nota que a capacidade de produção ultrapassa a do transporte.

Se a via ferrea não dér vasão aos productos, falham os calculos do agricultor e do industrial que querem collocar os mesmos productos. As vias ferreas, na phrase d'um dos relatores do congresso, são instituições publicas cujo funcionamento afecta todas as manifestações da vida social. Não pôdem portanto satisfazer apenas a uma parte da sua missão. Muitas teem sido construidas á custa das economias dos cidadãos, grande numero pelo Estado ou com ajuda do Estado. Estão por isso submettidas á critica da opinião como os orgãos da administração publica. D'aqui alguns deveres particulares. Todas as administrações devem constituir-se como «operarios de fortuna publica» e considerar-se os «servidores mais essenciaes do progresso universal».

E' este o pensamento das pessoas reunidas para deliberar nas graves questões inscriptas no presente congresso, sobre as quaes se publicaram relatórios e estatísticas.

D'este conjunto de trabalhos como resultante ou ideia essencial, algumas conclusões.

As vias ferreas devem tender a simplificar as formalidades nos transportes, a conseguir a sua segurança, rapidez, conforto e barateza.

A obrigação de baixar as tarifas e necessidades de reduzir ao minimo as despesas geraes, conduziram a procurar os methodos de utilizar melhor o material circulante e de levar ao limite inferior a rotação ante o peso morto e o peso util ou carga pagante. A isso satisfaz o augmento de capacidade dos wagons.

Reaparece em todos os congressos a questão da distribuição do material circulante. «Não é realmente a operação em que melhor se definem simultaneamente as qualidades inherentes á configuração d'uma rede, o methodo e a organisação commercial da empresa?» N'este capitulo revelam se os progressos realisados em França graças ao desenvolvimento das vias de resguardo, á organisação das vias de trasbordo, e das estações de crivacão, que permitiu reduzir nalgumas rôdes a rotação a tres dias e meio.

Damos na integra o trecho relativo aos entraves alfandegarios.

«Ganhar tempo parece ser a mais importante lei das actividades modernas, e é sob esse ponto de vista, embora afastado de considerações de ordem technica, que a questão da revista alfandegaria, submettida á vossa deliberação, tem um interesse muito particular. Se fosse possível aos ministros de todos os paizes, passar muitas vezes as fronteiras, talvez se apiedassem dos viajantes submettidos ao duro regimen das visitas fiscaes. Vós sois, sem duvida, os mais proprios para defender a clientella internacional. Só me permite adherir ás conclusões do vosso relatorio que, em excellentes termos, mostra a incalculavel perda económica que sofre a Europa devido ás demoras inuteis, que affectam todas as mercadorias e todos os valores.»

Sobre a questão do trafego disse que as administrações não esperam já que os productos se lhe dirijam; multiplicam as vias de penetração secundarias a ramaes que lh'os vão procurar e levar.

O transporte de passageiros, embora não tenha atingido ainda a perfeição, effectua-se em condições de segurança, rapidez e conforto cada vez maiores. Multiplicam-se os signaes automaticos, e diminue a parte do perigo «devida ao erro ou ao enfraquecimento das forças humanas».

O caminho percorrido desde 1889, sob o ponto de vista da velocidade, foi consideravel.

A velocidade média de 60 a 70 km. que então parecia audaciosa passou a ser normalmente de 90, atingindo até 120.

Ao antigo wagon, estreito, mal allumiado por lampadas de azeite, succederam as vastas carruagens de corredor, e, em cada novo typo, se dá ao passageiro mais espaço, mais ar e mais luz.

Em beneficio da classe operaria tem o ministro as boas palavras seguintes: «Ella acceita muitas vezes duas condições contanto que se lhes torne possivel a viagem; é n'ella que deveis pensar hoje. Tornae-lhe accessivel os comboios rapidos, os percursos de familia; permitte-lhe que leve seus filhos a banhos de mar ou para as montanhas».

Falla ainda brevemente do problema do transporte das massas de população, toca tambem na tracção electrica referindo-se ao «novo factor futil em maravilhas» e fere novamente a nota social dizendo, que todos os progressos realisados seriam pequenos sem a collabora-

ração do pessoal que assegure o funcionamento do enorme apparelho que as companhias dirigem.

Quando o ministro se referiu aos inconvenientes que as alfandegas causam á rapida e economica transmissão do tráfico internacional a assembléa rompeu em aplausos.

Respondeu ao discurso do ministro o engenheiro sr. Dubois presidente da comissão internacional.

Recordava-se gratamente da sessão realizada em Paris em 1889 e do acolhimento dado aos congressistas. Agradecia a saudação do sr. ministro. Não esquecia tambem que fôra o governo da Republica o primeiro a reconhecer oficialmente a utilidade da obra d'este congresso e apresentava as suas homenagens ao governo.

Referiu-se aos nomes d'alguns congressistas falecidos, exprimindo o seu pesar pela perda soffrida.

Disse que o programma coniportava 40 questões, 10 sobre via e obras, 10 sobre material e tracção, 9 sobre exploração, 5 de ordem geral, 6 sobre linha economica, o que era talvez demasiado. Tinha-se preferido, todavia comprehendel-as todas, embora algumas ficassem para ulterior discussão, para se publicarem os interessantes relatorios a que tinham dado lugar.

Em 1889 estavam no congresso 219 administrações representando 185.000 km.; actualmente os adherentes eram mais 50 p. c. e a kilometragem triplicava e o numero de delegados duplicou.

O congresso comprehende tres quartas partes das vias ferreas do mundo.

Aberta a sessão pelo ministro, ocupou a presidencia M. Dubois que propôz para presidente efectivo M. Picard, proposta votada por aclamação.

O engenheiro A. Picard, que é, como se sabe, o commissario geral da exposição, disse que, para não quebrar as tradições, iria dizer algumas palavras tambem, agradecendo a honra que lhe dispensavam pela segunda vez.

Referiu-se depois aos congressos anteriores e aos seus presidentes. Fallou dos notaveis trabalhos produzidos por este congresso com que se aumentou o valor da exposição de 1900.

Tambem a parte da exposição relativa a vias ferreas é a mais completa das suas secções. concorreram a ella 23 paizes com material, modelos, desenhos ou documentos entrando 75 locomotoras, 91 carruagens, 40 wagons e 31 carros tremvias.

No estudo que se fizer nota-se que ha a tendência para aumentar o peso do carril que chega a 52 kig. por m. l. na Belgica, para aumentar o comprimento dos mesmos carris que chegam já a 18^m e vae ser de 24^m tudo para a maior consolidação da via, o que permite comboios mais rápidos e mais pesados.

Teem-se aperfeiçoados os apparelhos de segurança: encravamentos, bloc-systema, apparelhos automaticos.

A força das machinas aumentou em 10 annos, 50 p. c. Diminuiu a despesa do consumo de combustivel, pela adopção da alta pressão á do sistema composto.

A tracção electrica passou já para as vias ferreas ordinarias.

Nas carruagens vae-se generalisando o uso dos armões (*bogies*) e a intercommunicação. Melhora-se a iluminação pelo gaz e electricidade; faz-se o aquecimento a vapor, augmentam os carros com camas, restaurantes etc.

A capacidade dos wagons cresce e chega nos Estados Unidos a 50 toneladas. O material de madeira vae desaparecendo.

Aperfeiçoam-se e generalisam se os freios continuos, até nos comboios de mercadorias.

Estuda-se ainda o engate automatico. O engenheiro

Picard descreve ainda algumas considerações sobre o que pôde deduzir-se da secção de vias ferreas da exposição, nota que falta alli o que se refere á exploração commercial e termina a sua oração, feita em estylo ameno e sob o ponto de vista de commissario da exposição aconselhando aos congressistas, que aproveitem a lição, do velho adagio *misericordia dulci*, isto é que não trabalhem só mas gozem e vejam ás bellas cousas de Paris.

Terminou propondo para secretario geral da sessão do congresso o sr. Weissenbrück, que exerce igual cargo na comissão internacional permanente.

Levantada a sessão d'installação constituiram-se logo as cinco secções que teem funcionado todos os dias, excepto no domingo, a duas sessões por dia, discutindo-se acaloradamente alguns pontos de bastante interesse.

Varias visitas technicas se teem realizado entre as quaes o nosso director assistiu á que se realizou no dia 22 á gare de *triage* de Pautin-Bobigny, installação muito notável que foi apreciada por todos que a examinaram, e admirada mesmo pelos que, como nós, já conheciamos bem o systema por descripção lida.

A parte principal consta de um feixe de 34 linhas grupadas em duas grandes divisões e estas subdivididas em 6 pequenos grupos que dão direcção para 3 linhas cada um.

Por meio de dois unicos postes d'agulhas se vae dando direcção aos wagons para qualquer das 34 linhas logo que estes são desligados do comboio, e descem uma rampa de 240 metros em tres tramos de 80 com a inclinação de 0,015, 0,005 e 0,003.

Separados assim os wagons, segundo as direcções que devem tomar, as machinas entram na linha e rebocam completos os comboios directos a cada destino, sem necessidade de mais manobras. E' simples e pratico.

Outras visitas technicas se preparam d'algumas das quaes, ainda daremos descripção em artigo a seguir.

*

Banquete dos chefes de serviço.—A reunião dos chefes de serviço dos caminhos de ferro, instituição a que já aqui nos referimos em tempo, quando alguns dos seus membros visitaram, em 1897, a nossa capital, aproveitando o ensejo da estada em Paris de grande numero dos seus collegas estrangeiros, convidou-os a um explendido banquete no dia 24, no *Palais-d'Orsay*, explendido hotel pertencente á companhia d'Orleans, installado em toda a parte superior da nova gare.

A festa não podia ser mais luxuosa, já pelo riquíssimo edificio já pelo primoroso serviço, já finalmente pela bella orchestra que durante a comida nos embalou os ouvidos com os canticos e musicas de todos os paizes.

Mas a todos estes explendores sobrelevou a amabilidade, a quasi intimidade franca dos convidantes para com os seus collegas de toda a parte entre os quaes estiveram quasi todos os representantes portuguezes, merecendo igual distincção o nosso director como *souvenir* da excursão dos engenheiros franceses a Portugal em que elle teve o prazer de os acompanhar.

Em intimos *toasts* (porque só dois discursos houve) foi repetidas vezes saudada a nossa *Gazeta* não só pelos chefes de serviço como por muitos membros do congresso que já conheciam o seu representante na sessão de Londres.

*

A recepção do ministro.—Às 10 e meia da mesma noite foram os congressistas e os representantes da imprensa technica recebidos no ministerio das obras publicas pelo sr. Baudin e sua esposa n'uma *soirée* animada pela excellente banda da guarda republicana.

*
Excursão a Chantilly.—Foi muito interessante esta excursão, que fazia parte do programma, e, segundo o mesmo, se realizou no dia 25.

A companhia do Norte tendo anunciado um comboio á 1 hora 50, poz 4 á disposição dos congressistas e convidados, partindo com intervallo de 5 minutos e chegando apenas com o de 2.

Conseguiu-se este bello serviço graças á disposição das linhas n'aquella estação, preparadas para por occasião das celebres corridas que se realizam em Chantilly duas vezes por anno, em julho e outubro, em que o Norte tem que dar transporte a mais de 25 000 passageiros, apenas no espaço de 1 hora e meia, fazendo para isso 45 comboios, ou seja um cada 2 minutos.

As linhas de resguardo são 10; enclanchadas pelo sistema de fechaduras Bouré, já em uso nas linhas portuguezas.

Os comboios que nos levaram á visita do admirável castello do principe de Condé, e seu museo, uma das maravilhas que a França mostra com justificado orgulho aos seus visitantes, fizeram o trajecto de volta, 41 kilómetros em 29 minutos ou seja uma média de 85 kilómetros, excedida em boa parte do percurso, porque houve os indispensaveis affrouxamentos á saída e á chegada.

O material de via todo igual — grandes carruagens de corredor ao lado com compartimentos para 4 pessoas, abrindo em leito, as de 1ª classe e para 8 com bons estofoes as de 2ª classe, que a companhia teve que pôr nos comboios especiais porque não ha material já que chegue, nas linhas que servem Paris, em vista da afluencia de publico.

A illuminação dos compartimentos é por 2 lampadas electricas em cada um, collocadas na parte superior dos encostos.

As gares estão continuamente cheias, com os que entram, os que sahem e os que esperam.

Tanto á partida como á chegada a enorme gare do Norte cuja superficie coberta abrange 23 testas de linhas n'uma area não inferior ao nosso Rocio, estava completamente apinhada de publico; no bufete ninguem se entendia.

A excursão foram não menos de 1 200 pessoas ás quaes foi servido um copo de champagne antes da partida para Paris.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 18 de setembro de 1900

A questão das despesas dos caminhos de ferro d'este paiz preocupa ainda muito a attenção. Que a situação é pouco satisfactoria é bem certo; a dificuldade está em achar-se um remedio. É claramente anomalo que, não obstante a grande prosperidade do nosso commercio em geral, houvesse nas receitas liquidadas dos nossos caminhos de ferro, para o primeiro semestre do anno corrente, comparadas com as d'equal periodo do anno anterior, uma forte diminuição. A actividade do nosso commercio é demonstrada pelo facto de que a totalidade das receitas de 19 das companhias principaes durante os seis meses, até junho inclusivè, foi de £ 39.165.000 ou mais £ 1.318.000 do que no mesmo periodo do anno passado, um aumento de quasi 3 por cento. As despesas das companhias alludidas importaram em £ 24.390.000, um aumento d'umas £ 1.800.000 ou quasi 8 por cento!

A proporção de despesas no semestre passado aumentou em 2,57 por cento; foi com effeito de 62,28 por cento contra 59,71 na mesma metade do anno anterior. Segundo a estatística governamental, foi no anno de 1895 de 56 por cento, em 1890 de 54, em 1885 de 53 e nos cinco annos anteriores de 52! Todos os artigos principaes de despesa mostram um aumento—ordenados, materiaes, carvões, etc., mas onde esse aumento mais se nota é na conta de carvões, na qual é de 30 por cento com tendencia para subir até 40 ou 50 por cento para o semestre corrente comparado com o mesmo do anno passado.

*
Tantos são os disparates que se tem escripto sobre as velocidades relativas dos comboios ingleses, americanos e franceses que mal se sabe a que ater-se, mas appareceu ha dias n'um jornal de Londres um artigo sobre este assumpto que parece ser assaz acertado. Segundo elle, dos comboios mais rapidos do mundo, comboios destinados especialmente a percorrer entre estações á razão de 60 ou mais milhas por hora, dois sómente são ingleses. Estes são os comboios que percorrem o trajecto entre Dorchester e Wareham, no caminho de ferro «London and South Western»; a distancia é unicamente de 15 milhas. O percurso mais curto depois d'este é um de 51 1/2 milhas, e o mais comprido da série é o de 81 3/4 milhas entre Paris e Amiens. Oito d'estes comboios rapidos circulam nos grandes caminhos competidores entre Camden e Atlantic City e o comboio d'entre elles conhecido como o *voador*, occupa ainda o primeiro lugar com as suas 66,6 milhas por hora. Diz-se que chega sempre a tempo. Um relatorio oficial das viagens d'estes comboios em julho e agosto do anno passado é notavel. Fez-se o percurso uma vez 44 3/4 minutos ou á razão de 74,4 milhas por hora; outra vez em 45 1/4 minutos (73,6 milhas); duas vezes em 45 1/2 minutos (73,2 milhas); tres vezes em 45 3/4 minutos (72,8 milhas); e 38 vezes d'um total de 53 á razão de 70 ou mais milhas por hora. A mais rapida d'estas viagens parece que se fez com uma carga de 206 tone-ladas.

Fazem-se sómente cinco percursos ingleses e trez escocezes á velocidade oficial d'expressos de 55 milhas por hora.

*
Tão grande tem sido o exito do caminho de ferro subterraneo e electrico «Central-London» que diz-se ter motivado a renovação do projecto conhecido como o «do nível inferior». Em relação com este projecto haveria uma estação em Charing Cross, Londres, da qual partiriam linhas subterrâneas para as varias estações terminus dos caminhos de ferro ordinarios para as quaes haveria serviços de comboios cada dois ou tres minutos.

Estas estações terminus encontram-se espalhadas em Londres e por toda a parte, a distancias consideraveis umas das outras, e posto que sejam bastantes accessíveis para os moradores do districto immediato não o são para a grande massa da população. Vingando o novo projecto teriam os passageiros um caminho facil e barato para a estação terminus mais retirada. Crê se pelos promotores que as linhas subterrâneas se poderiam construir pela somma de £ 10.000.000, mas n'isto parecem andar um tanto demasiado confiados. Não ha duvida que n'outros respeitos a mais do indicado a realisação do projecto seria para Londres um grande beneficio.

W. N. CORNETT

PARTE OFICIAL

Ministerio das obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral das obras publica e minas

Repartição de obras publicas

Tendo decorrido o prazo fixado na base 4.^a, annexa á lei de 29 de agosto de 1889, sem que a companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares haja iniciado, na conformidade da concessão que lhe foi feita, as obras de apropriação do porto de Leixões ao serviço commercial, com caes acostaveis, iluminação do porto, apparelhos de carga e descarga, armazens, depositos de agua e vias ferreas para o serviço dos caes, bem assim as obras de prolongamento, até Leixões, do ramal do caminho de ferro de Campanhã á alfandega do Porto; e não devendo protrahir-se por mais tempo a demora na realização de melhoramentos, que dando largo incremento ao desenvolvimento do commercio da praça do Porto, especialmente com a Hespanha, o Brazil e as colonias portuguezas, poderosamente contribuirão para a prosperidade da agricultura e da industria do norte do paiz e para o augmento das receitas das alfandegas, dos rendimentos dos caminhos de ferro do Minho e Douro e de outros redititos do thesouro: determina Sua Magestade El-Rei que uma commissão composta do conselheiro Wenceslau de Sousa Pereira Lima, presidente da camara municipal do Porto, Anthero de Araújo Ferreira e Silva, vice-presidente, em exercício, da associação commercial do Porto, Antonio José Gomes Samagaio, presidente da associação industrial do Porto, Ezequiel Augusto Ribeiro Vieira de Castro, presidente do centro commercial do Porto, Antonio Manoel Lopes Vieira de Castro, administrador delegado da companhia das docas do Porto e caminhos de ferro peninsulares, Eduardo Pinto da Silva, gerente do banco Alliança, conselheiro Julio Lourenço Pinto, presidente da direcção do banco commercial do Porto, José Ignacio Xavier, administrador da caixa filial do banco de Portugal, conselheiro Augusto Malheiros Dias Guimarães, administrador do circulo aduaneiro do norte, conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, vogal do conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, conselheiro João Gualberto Povoas, director dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e engenheiro João José Pereira Dias, chefe dos serviços do rio Douro e porto de Leixões, o primeiro dos quaes servirá de presidente e o ultimo de secretario, apreciando as circumstâncias que têm obstado ao cumprimento do contracto de concessão por parte da companhia concessionaria, estude e proponha ao governo as providencias melhor adequadas para que a apropriação do porto de Leixões ao serviço commercial e a sua ligação ferro-viaria com a alfandega do Porto possam levar-se a effeito dentro de breve prazo, e para que estes melhoramentos se completem com a contrução de caes acostaveis no rio Douro, junto da referida alfandega e com as installações ahi necessarias para facilidade e rapidez do tráfego commercial; e o mesmo Augusto senhor espera da esclarecida solicitude dos membros da alludida commissão que com urgencia habilitem o governo com os alvizes convenientes para a resolução de tão momento assumpto.

Paço, em 26 de setembro de 1900.—José Gonçalves Pereira dos Santos.

NOTAS DE VIAGEM

I

De Lisboa a Paris

Descripto já como está tudo que pôde impressionar o viajante de Lisboa até Paris, a minha viagem d'esta vez devia começar por lhes falar da grande cidade e da sua grandiosa exposição, mas como todas as novidades se devem notar não é mau ir avisando os que me leiam e me sigam o itinerario de que, para evitar ser espoliados, quando venham no expresso-Medina, se previnam com comida para o caminho.

Na Pampilhosa ha tempo para tomar uma sopa e um prato de carne com que se entretem o estomago; d'ahi em diante é que não ha onde comer, sendo, portanto,

necessario levar ou de Lisboa ou da Pampilhosa os comestiveis e... bebestiveis.

O comboio passa em Fuentes d'Onoro a hora boa para jantar; ha alli uns 15 minutos de demora que permitiriam uma refeição, mas a gente do bufete, por especulação demora o serviço, dá a sopa e muito mais tarde um mal cosinhado prato e não ha ver mais até o comboio estar a partir e elles exigirem nem sequer 3 pesetas que é a moeda em Hespanha, mas 600 réis em moeda portugueza.

E' uma perfeita espoliação contra a qual protestei alli e aqui renovo o protesto perante a companhia de Salamanca-Fronteira para que repreima este abuso que ella não autoriza.

A' sollicita direcção dos caminhos de ferro Peninsulares peço providencias e aos passageiros do expresso recommendo que não se deixem cair no laço, e não se sirvam do bufete, que é o melhor.

Mais adiante encontramos um delicioso café, quente e bom, no bufete de Fuentes de S. Esteban onde a amavel franceza, viuva d'um portuguez nos conta a sua infelicidade de ter perdido o marido e estar a perder o negocio porque uma tabernoria qualquer abriu porta para a estação, com consentimento do chefe, e lá lhe levava os freguezes...

Tambem em Miranda no bufete, vão especulando como pôdem, exigindo 1 peseta por café sem leite e quasi sem assucar e um palito de pão sem manteiga como é uso no paiz.

Com vista á companhia do Norte de Hespanha que, diga-se a verdade, faz todo o possivel por desagradar aos viajantes.

No comboio em que eu vim fôra engatada uma carruagem em que um dos *bochs* aquecia sempre que o comboio tomava a enorme velocidade de 45 kilometros que é a maxima d'aquelle linha.

Alta noite houve que trasbordar os passageiros, e ficando o vehiculo vazio parecia que se devia desengatar e deixar n'uma estação. Pois não senhor; continuou aquelle trambolho a estorvar-nos em todas as estações atrazando nos porque em toda a parte havia que parar para lhe dar banhos, fomentações, irrigações, toda a therapeutica usada pelos medicos do serviço do material circulante.

Creio que a ideia foi trazer a tal carruagem a S. Sebastião, aos banhos do mar, porque só alli a deixaram.

Entra-se em França e logo se confirma o proverbio «muda de terra, mudarás de costumes».

Nas linhas francesas não ha carruagens inflammaveis, mas ha o rigoroso aproveitamento do material que é tambem um incommodo para o peninsular, acostumado a viajar com tres logares vasios para estender as pernas.

Aqui não senhor; o passageiro se quer dormir estendido tome lugar de luxo; se pagou só 1.^a classe tem o seu espaço e não conte com mais.

Os chefes d'estação fazem prodigios para accomodar os passageiros que lhes reclamam logar, correm pressurosos a todo o comprimento do comboio, fazendo entrar um aqui, outro alli sem demorar a partida. E', por vezes admiravel este serviço, e não perderia mas linhas portuguezas em mandar cá fôra alguns dos seus chefes d'estação em missão d'estudo para que vissem como estes empregados, sem hesitações, sem demoras, sem espalhafato, sem questões, mantendo regularmente a linha d'agentes agaloados correm pela plataforma, providenciam, acodem a tudo.

O serviço foi pontual até Paris onde chegámos á *tabella*.

Não devo esquecer que o grandioso bufete de Bordeus tambem especula menos mal.

Não se percebe como sendo pequena a demora alli não esteja, como antigamente estava, preparado o jantar. Pois declararam que só havia prompts a sopa e *roast beef*, e por estes dois pratos levam os 3 francos da tabella de jantar!

A' chegada a Paris o viajante que já conhece a cida de estranha logo, mesmo ás 5 e meia da manhã, o extraordinario movimento.

Paris está transformada, muito mais do que se esperava, como nunca o foi e como não se espera.

A's 6 da manhã já o movimento em todas as ruas é enorme, os omnibus, os tremvias a motor de sangue e a tracção mechanica por muitos variados systemas, os trens, os automoveis, as bicycletas, circulam por toda a parte com uma velocidade e n'uma quantidade pasmosa...

A's 9 horas já o movimento nos *boulevards* é como em tempo em plenas 5 da tarde.

A corrente para a exposição é pasmosa e alli, desde o meio dia difficilmente se circula nas mais frequentadas gallerias.

Apesar d'isso as quebras são frequentes e até kiosques de flores e jornaes fecham.

Certamente, porque a abundancia de offertas sobreleva á procura, não porque não haja uma perfeita multidão de visitantes, mas porque a exposição, no seu conjunto é tão grande, ha tanto, tanto, por onde o publico se espalhe que seria impossivel que chegasse a sustentar tantas pequenas installações cujos donos pagaram carissimo para se installar e caro vendem os seus productos.

E depois não é só a exposição que attrahe. Toda Paris, sabe-se, é uma exposição permanente, aumentada agora com a quantidade de novos armazens e estabelecimentos de todo o genero que abriram por toda parte.

O publico divide-se por milhares de attracções, tem centos de theatros, museus, cafés cantantes, circos, panoramas que enche todas as noites.

E parece que ha publico para tudo.

Os carros circulam completos continuamente, apesar de haverem mais que duplicado o serviço.

A plataforma rotatoria arrasta-se carregada de gente durante todo o dia, o tremvia electrico roda em carreira vertiginosa, cada 2 minutos, meio cheias as suas 3 carruagens de 70 passageiros, o que representa 3.000 passageiros por hora.

D'estes novos serviços e do conjunto da exposição tratarei no proximo artigo.

A GRANDE FESTA DE LISBOA

Está resolvido que entre nos costumes da nossa capital a realisaçao, em maio de cada anno, de uma grande festa da primavera, destinada a ser como que o balanço annual das nossas forças e a tabella comparativa dos nossos progressos.

A camara municipal, onde a idéa nasceu e foi aceita, encarregou uma commissão sua que a si aggregou varias entidades representativas das mais importantes associações do paiz, de estudar e levar a effeito esta grandiosa idéa.

Aligeirou-se assim a corporação municipal, no seu conjunto, das fainas, por certo fatigantes, dos desgostos, das luctas mesmo, para implantar na capital uma novidade d'esta ordem, honrando essa commissão com a sua confiança.

Mas fazendo-o não pôde ainda assim alheiar-se por completo de cooperar directa e indirectamente para elia

visto que a festa, sendo da cidade é da camara, porque é a camara a unica legitima representante da capital.

Assim, além da sancção dos projectos que lhe forem propostos pela commissão — ella tem que ocupar-se de muitos trabalhos que já deviam estar feitos mesmo que nem em tal festa se pensasse.

Primeiro que tudo tem que pôr a cidade n'um estado d'aceio digno d'uma capital; que ensinar os seus varredores a lavar as ruas, não se limitando a molhal-as com uns simples borrifos.

Tem que vigiar que o calcetamento se faça de forma que tenha duração e não como o vemos hoje que, apesar de não ser extraordinario o transito das nossas ruas, succede que, poucos dias depois de uma reparação do pavimento, já as covas e as pedras soltas tornam o transito quasi impossivel.

Nos cruzamentos de ruas principaes agglomeram-se moços de fretes, em grupos, chalaçando, brincando, por vezes, e não poucas contendendo com quem passa.

Estes servícaes exhibem-se vestidos como lhes apraz; em mangas de camisa, sem gravata, sem meias, sujos, repellentes, mal cheirosos.

Nada custa obrigar-los a ser limpos, a vestir uma blusa azul, a usar um bonet. N'este e na blusa o numero de policia, qualquer distintivo, se quizerem.

Nas praças ha kiosques de pessima architectura, recomendados com taboas por pintar, em que mulheres de aspecto indigente vendem bebidas de duvidosa composição.

Estes espectaculos teem que desapparecer. As pequenas edificações devem ser sujeitas a uma inspecção antes de se consentirem nas praças, procurando subordinar-as a uns typos uniformes quanto possivel; as vendeiras deverão usar invariavelmente fato preto e avental branco, sempre bem branco, e não seria demais, obrigar-as a segurar os cabellos ou com touca ou com lenço atado sobre a nuca, que é mais portuguez, afim de que os seus despojos capilares não se confundam com os liquidos capilés.

E' vulgatissimo que os acendedores da illuminação os limpadores das ruas depositem escadas, regadores e outros accessorios de encontro aos monumentos ou no sopé d'estes.

Isto deve prohibir-se rigorosamente.

O serviço de trens de praça é um dos mais descuidados que temos em Lisboa.

Os typos dos vehiculos são variadissimos, mas isso não seria desvantagem porque servem a todos os gostos, se o estado de conservação d'alguns, tanto na apparencia exterior como no interior, o gado que os tira, os cocheiros que os dirigem não fossem, em geral, deploraveis.

Os cocheiros vestem como lhes apraz, não cuidam da barba como não pensam em que enodoados, sujos, repellentes mesmo, não andam decentes para se apresentar em ruas d'uma cidade civilizada.

A camara tem que fazer valer uma antiga postura obrigando-os a um uniforme, sempre limpo, como se usa em todas as cidades estrangeiras, porque *em parte alguma* se tolera a liberdade de trajo em cocheiros de trens de praça, como aqui.

Ha mesmo pequenos detalhes de ordem, que todos que viajam teem visto e são indispensaveis n'uma capital muito mais quando se espera atrahir a ella, periodicamente, grandes aglomerações de povo.

Em toda a parte nas curvas perigosas das ruas, nas saídas difficeis de umas para outras veem-se grandes letreiros que mandam que os vehiculos só transponham esses pontos *a passo*.

O extremo norte da rua do Carmo, o sul da rua da Palma e outros, são pontos perigosíssimos em que a collocação d'esses letreiros é reclamada para evitar desastres sempre iminentes.

A rua do Arsenal é um problema que reclama solução, e não facil é ella porque de qualquer forma—tunel sob a montanha de S. Francisco ou recuo da parte saliente do Arsenal—são sempre de elevado preço.

Mientras vuelve um paliativo para melhorar o trânsito por aquella arteria, a mais frequentada da cidade seria, agora que a companhia carris tem que reconstruir as linhas, passar estas o mais juntas possível para o lado norte, alargar ahi um pouco o passeio, diminuir o do lado sul e conquistar uma faxa para rodagem de carroças, prohibindo estas de circular sobre a parte destinada a vehiculos de passageiros, fazendo que a estes fosse prohibido parar em transito ou mesmo andar a passo (ás vellas do que hoje se faz) sem comtudo lhes permittir correrias.

Na Praça do Commercio é permitido o exercicio velocipedico; mas n'umas condições que precisam regulamentadas.

A par dos principiantes a quem deve dar-se liberdade para os seus estudos, visto que não teem outro ponto onde fazel-os, não se deve consentir que outros, praticos e até corredores experimentados vão alli exercitar-se em corridas de velocidade, pondo em risco os que estudam, os que veem e até os transeuntes.

Além disso, ha quem, por malvadez, alli vá lançar vidros, pregos, e outras materias que, rompendo os pneumaticos pôdem causar serios desastres. O betumamento d'uma faxa para rodagem torna-se indispensavel.

Muitos outros pontos poderíamos tocar e não deixaremos de nos referir a elles, incitando a camara a olhar com attenção para estes melhoramentos que, embora indirectamente, tambem concorrerão para o melhor efecto das projectadas festas.

Geradores de vapor de Barcock & Wilcox

Segundo o nosso costume, sempre que deparamos com um assumpto de interesse geral e que por conseguinte offereça todas as probabilidades de directa ou indirectamente interessar os nossos leitores, é para nós um grande prazer aproveitarmos nos do primeiro ensejo que se nos offereça para levar esse assumpto á luz da publicidade.

Dá-se agora um d'estes casos. Referimo-nos aos geradores de vapor cujo nome constitue a epigraphe d'esta breve noticia.

Do simples exame da gravura se pôde ver quanto este sistema tem de engenhoso e até que ponto a accão calorica do combustivel é aproveitada.

O fogo, ou por outra os productos da combustão, não passa—como n'outros systemas—da fornalha directamente para a chaminé, indo perder na atmosphera uma somma importante do seu valor real. N'este sistema os productos da combustão, ao mesmo tempo que estão em accão directa com o reservatorio da agua e vapor que lhe fica na parte superior, executam tres passagens completas por entre o tubular inclinado de circulação d'agua, de modo que—quando chegam a atingir a atmosphera—a sua accão calorica está reduzida quasi que ao minimo.

De resto, a circulação da agua é tão perfeita que não pôde ser excedida; d'aqui resulta uma rapida, perfeita

e economica evaporação, ou sejam os factores de maior importancia para os tempos que vão decorrendo, em que o carvão se paga por preços que bem se pôdem classificar de exorbitantes.

Emfim, devido á iniciativa sempre crescente do nosso amigo o sr. John Harker, da Avenida da Liberdade, estes geradores já estão rasoavelmente espalhados por diversas fabricas de Lisboa, Porto, Guimarães, Gouveia, e varios outros pontos da província. E para que se veja a acceptação que teem encontrado entre os nossos principaes industriaes, basta dizer que actualmente estão no Tejo dois d'estes geradores, destinando-se um para uma fabrica de moagem de Lisboa e outro para Castello Branco. Além d'estes, sabemos que estão já em execução outros dois, sendo um para uma fabrica de fiação e tecelagem em Xabregas e outro para uma fabrica de moagem actualmente em construcção em Alter do Chão, isto, bem entendido, sem contar com a importantissima bateria que brevemente deve chegar ao Tejo para os *transways* electricos, e que só por si representam cerca de 2.800 cavallos de força!

Os nossos leitores hão de reconhecer que sé, a despeito dos direitos tão elevados que estes materiaes pagam e da concorrencia da industria nacional, elles teem uma acceptação tão real e animadora, é porque as suas qualidades praticas não representam uma phantasia.

Os caminhos de ferro do Brazil

O trabalho mais recente elaborado sobre a rede ferro-viaria brasileira é o conscientioso estudo que o sr. Dauson, secretario da legação dos Estados Unidos no Rio de Janeiro acaba de dirigir ao seu governo.

Por esse trabalho vê-se que ha, actualmente, no Brazil 63 linhas de caminhos de ferro exploradas, representando uma extensão de 14.801 kilometros, dos quais 1.462 são de via larga, 12.459 de via estreita (um metro) e 887 de via de 0,75m.

O governo federal explora cinco linhas, 2.071 kilometros; os governos dos Estados, quatro linhas (117 kilometros, as companhias garantidas, 7.382 kilometros e as não garantidas, 5.171 kilometros.

A nação dá garantia de juros a 4.281 kilometros. A União e os Estados teem construído á sua custa 3.430 kilometros.

O sistema dos caminhos de ferro no Brazil ressen-te-se, necessariamente, da configuração do paiz, da distribuição dos seus habitantes. A população está esparlhada ao longo d'um littoral de 1.500 leguas. Excepção feita de S. Paulo, só os portos de mar são grandes cidades. O interior é montanhoso, as comunicações por terra entre os portos são dificeis e cada um d'estes em uma zona de territorio tributário para as suas comunicações com o exterior. D'aqui resulta que as rôdes de caminhos de ferro, salvo duas excepções, estão ainda isoladas umas das outras.

Damos em seguida uma nota das linhas ferreas pertencentes aos diversos Estados:

Pará:—Uma só linha e muito curta, porque as comunicações e os transportes se fazem pela magnifica rede fluvial do Amazonas.

Maranhão:—Uma linha, tambem curta, que vem terminar no porto de S. Luiz.

Ceará:—Duas linhas: a da Fortaleza, que serve o interior, e a de Camocim, que vai até Sobral.

Rio Grande do Norte:—Uma linha, a do Natal.

Parahyba:—Uma linha só.

Pernambuco:—Seis linhas que partem do Recife pa-

ra o interior e para o rio S. Francisco. A linha mais ao sul liga-se com a de Alagoas.

Alagoas: — Duas linhas: a de Maceió para o interior e a de Paulo Affonso que liga as partes navegaveis do rio S. Francisco.

Bahia: — Cinco linhas, quatro das quaes partem do porto da Bahia para o interior e S. Francisco e a de Caravellas para o Estado de Minas.

Espirito Santo: — Duas linhas, uma das quaes parte do porto de Victoria e outra do pequeno porto de Cachoeira de Itapemirim, ao sul do Estado.

Rio de Janeiro: — E' o centro da rede mais extensa, composta do caminho de ferro Central e do Leopoldina, abrangendo o territorio do Estado do Rio de Janeiro e o sul de Minas Geraes.

Estas duas redes d'um extensão de 6.000 kilometros, ligam-se em dois pontos com a de S. Paulo.

S. Paulo: — Santos é o terminus d'uma rede de mais de 3.000 kilometros, composta das linhas do caminho de ferro inglez da Paulista, da Sorecabana-Ituana e da Mogiana.

Paraná: — Este estado tem a importante rede da companhia franceza Paranaguá-Curityba e prolongamentos, que se ligarão, mais tarde, à rede de S. Paulo e à do Rio Grande do Sul.

Santa Catharina: — Tem, apenas, uma pequena linha, que parte do porto de Laguna.

Rio Grande do Sul: — Tem seis linhas: quatro partem de Porto Alegre e uma do porto do Rio Grande. A quinta é a pequena linha isolada de Uruguiana, que em breve, deve ligar-se com a rede da republica do Uruguay e com a da republica Argentina.

A primeira linha brasileira data de 1856, anno em que o visconde de Maia mandou construir a linha do Rio de Janeiro a Petropolis, que pertence hoje à rede Leopoldina.

A maior parte das linhas teem sido construidas por empresas brasileiras e inglesas, com o auxilio do governo. Nos ultimos annos importantes capitais belgas e franceses teem contribuido para o desenvolvimento das linhas ferreas brasileiras.

O sr. Dauson é de parecer que os caminhos de ferro explorados pelo Estado são os que teem peior administracão.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Em harmonia com o disposto nos artigos 12 e 14 dos Estatutos, se annuncia que no sorteio realizado no dia 20 do corrente, sahiram sorteados os N.^o 5.331 a 5.335—19.856 a 19.860—22.401 a 22.405—24.951 a 24.955 e 29.786 a 29.790.

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros, na importancia de 750 réis por coupon, começará no dia 1.^o de outubro das 11 horas ás 2 da tarde, em Lisboa na séde da companhia, Rua Nova do Carvalho, 72, 2.^o e na agencia no Porto, Rua da Picanha, 49.

Lisboa, 25 de setembro de 1900.—Os Directores, *Pedro Ignacio Lopes, Antonio Francisco da Costa Lima, Antonio Jose Gomes Lima.*

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de Setembro de 1900

Durante a quinzena finda o assumpto dominante de todas as conversações nos círculos financeiros foi a crise do Brazil cuja

accção sobre a nossa praça se fez sentir com bastante intensidade. Não faltaremos á verdade dizendo que houve, até, um certo panico causado pelas noticias terroristas do Rio de Janeiro. E esse panico teve origem, principalmente, na informacão de que o projecto sobre a reorganisação do Banco da Republica apresentado ao Senado pelo ministro da fazenda determinaria a corrida aos bancos e a suspensão de pagamento de alguns d'elles.

O projecto do sr. Murtinho auctoriza o governo a emitir 100.000 contos de bonds 3 p. c. reembolsaveis em cinco annos, emissão exclusivamente applicada ao pagamento dos credores do Banco da Republica (exceptuados os bonds do estado). Garantem-a os bens do Banco que ascendem a 300.000 contos contra uma dívida de cerca de 90.000. O mesmo projecto auctoriza o governo a depositar 25.000 contos com interesse de 2 p. c. de juro para auxiliar o mercado de desconto até a quantia de 1.000.000 lib. e para evitar que as operaçoes cambiales prosigam. Precede-o um accordo dos accionistas para que o governo tome conta da administração do Banco durante o reembolso dos bonds e pagamento dos debitos do tesouro. Os credores aceitaram o accordo para evitar a bancarrota do Banco da Republica, cujas consequencias seriam d'uma gravidade extrema para as praças brasileiras e para as nossas, tão intimamente ligadas com elles. O governo vai liquidar o activo do Banco não sendo permittida a liquidação pelo poder judicial.

Tudo isto originou um certo abalo na praça de Lisboa e, principalmente, na do Porto cuja situação é mais precaria. Ainda assim o mercado de cambios não se ressentiu tanto como seria para esperar dada a situação anormal da republica brasileira. A ausencia da junta no mercado tambem contribui para não aggravar a situação que é, relativamente desafoga-ia, e que mais o seria se a crise de Angola não actuasse tanto sobre ella como está actuando, acarretando-lhe dificuldades de diversas ordens, quer pela falta de reexportação, quer pela restricção, na exportação para os mercados ultramarinos, dos productos da agricultura e da industria nacionaes, consequencia natural da paralysação das transacções commerciaes nas colonias.

Continua a accentuar-se a restricção do desconto, embora em muito menor grau que na praça do Porto, onde os bancos e os banqueiros fizeram o que se chama uma greve para defender as suas caixas, a ponto da direcção da Associação Commercial de aquella cidade se ver obrigada a reclamar perante o Banco de Portugal e perante o ministro da fazenda. Procura de dinheiro a mesma. Não se tem feito descontos com taxa inferior a 6 p. c. e o preço tem regulado para reportes a 7 p. c. é para descontos de 6 p. c. a 7 p. c.

As inscripções accusam assinalada tendencia para alta, e a oferta do papel cambial mantem-se fraca.

O cambio do Brazil, em consequencia das noticias da crise financeira da republica, chegou a baixar a 9¹/₄. Depois, porém, subiu, oscillando entre 10¹/₆ e 10⁵/₃₂. Pelo que se vê que as nuvens começam a dissipar-se e que a confiança volta. E' o que todos devemos, sinceramente desejar, a bem geral.

Hoje correu em Lisboa, não sabemos com que fundamento, que o Banco do Pará e o Banco Mercantil de Santos tinham suspendido os pagamentos.

Oxalá tal boato se não confirme.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 3/4	38 11/16	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 %
" cheque..	38 3/8	38 5/16	No mercado	6 %
Paris 90 d/v.....	740	742	Agio Buenos Ayres	236
" cheque.....	744	746	Cambio do Brazil	10 1/16
Berlim 90 d/v.....	302	303	Premio da libra..	1 1/2760
" cheque	305	306	e	1 1/2770
Francfort 90 d/v...	302 1/2	303 1/2		
" cheque ..	305 1/2	306 1/2		
d cheque	960	975		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	
Lisboa: Inscrições de assent.	-	-	36,52	36,59	36,60	36,90	37	36,92	36,80	36,70	36,30	36,30	-
" coupon	36,48	36,50	36,50	36,56	36,60	36,84	36,85	-	36,70	36,60	-	36,25	-
Obrig. 4% 1888	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.300	18.300	18.400	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	46.000	46.200	-	-	-	-	45.800	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	46.000	-	-	-	-	-	-	-	-	46.000	-	-	-
" 4 1/2 % assent....	-	-	-	51.900	51.900	51.900	51.900	51.900	51.900	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int...	-	52.000	-	51.900	-	51.900	-	-	52.000	51.900	-	51.900	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	-	-	141.700	-	142.300	142.500	-	-	-	-	142.650	142.500	-
" " Commercial ...	124.000	-	-	-	-	-	-	-	-	123.000	-	-	-
" " N. Ultramarino..	125.000	-	-	124.900	-	124.500	124.900	124.800	-	124.500	-	124.300	-
" " Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	118.000	118.000	118.500	118.400	-	-	-	-
" Tabacos coupon ..	129.000	-	129.200	-	129.600	-	129.200	128.800	129.200	-	129.200	-	-
" Comp. Real.	-	17.500	-	-	-	17.550	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	-	-	-	96.500	94.500	93.300	-	-	-	-
" " 5%	91.450	-	-	-	-	-	91.100	91.100	91.100	-	91.000	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	76.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75.800	-
" " 3% 2.º grau	21.750	21.650	21.500	21.400	-	21.400	-	-	-	-	21.400	21.500	-
C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	-	-	75.300	75.300	-	-	-	75.000	75.100	75.100	75.400	-	-
Paris: 3% portuguez	23,45	23,25	23,40	23,05	23,30	23,25	23,15	23,05	23,07	-	23,10	-	-
Accções Comp. Real.....	-	73	73,75	70,25	71,50	73	71,75	71,50	-	71	-	-	-
" Madrid Caceres....	38	-	-	37	38	38	-	-	36,50	-	-	-	-
" Norte de Hespanha.	202	208	203	202	203	200	200	198	195,50	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	-	304	298	295,50	295,50	297,50	295,50	291,50	293,50	-	-	-	-
" Andaluzes.....	303	309	303	307	305	300	302	300,50	305,50	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	305	304	303	304	303	304	304	304	303	303	302	-	-
" " 2.º grau.	-	86	87	88	87,50	86,87	87,25	87	86,50	86,25	86	-	-
" C. Beira Alta.....	78	76	76	-	78,50	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres	91	91	-	89,75	89,75	92	94	91	92	92	90,25	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)	315,50	316	316	315	315	315	315,25	315,50	315	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.....	23,37	23,25	23	23	23	23	23	23	23	23	23	-	-
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...	59	59	59	59	59	59	57,25	56,50	57,88	57,62	57,62	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	-	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1900		1899		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1900	1899	1900	1899	
Antiga rede e nova não garantida	de 1 a 30 Set.	693	95.201.000	187.375	693	83.158.551	119.997	2.768.425.000	2.649.592.787	118.832.210	-
	10 a 16 Set.	"	89.992.000	129.858	"	83.158.551	119.997	2.858.417.000	2.732.751.338	125.665.66	-
Nova rede garantida	3 a 9 Set.	380	15.682.000	41.268	380	13.343.449	35.114	345.922.000	332.07.213	13.894.787	-
	10 a 16 Set.	"	15.478.000	40.731	"	13.343.449	35.114	361.400.000	345.370.662	16.029.338	-
Sul e Sueste	13 a 19 Ag.	488	21.136.825	43.313	475	19.867.110	41.825	590.337.839	586.380.611	3.956.728	-
	20 a 26 Set.	"	22.748.120	46.615	"	19.947.795	41.995	613.085.459	606.328.406	6.757.053	-
Minho e Douro.....	18 a 24 Jun	353	29.575.103	83.782	353	32.571.004	92.269	535.346.451	520.388.104	14.958.347	-
	25 a 1 Jul.	"	30.387.348	86.083	"	20.011.041	56.688	565.733.799	540.399.145	25.334.654	-
Beira Alta	2 a 8 Set.	24.445.954	69.251	"	28.130.290	65.524	590.179.753	563.529.435	26.650.328	-	
	6 a 12 Ag.	253	6.996.811	27.655	253	7.432.661	29.378	208.369.042	187.218.868	21.150.174	-
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	30 a 5 Set.	105	1.755.435	16.718	105	2.171.501	20.680	45.925.670	44.596.345	1.329.325	-
	6 a 12 Set.	"	1.704.255	16.231	"	1.915.313	18.241	47.629.925	46.511.658	1.118.267	-
Guimarães	13 a 19 Set.	2.282.064	21.733	"	2.290.087	21.810	49.911.988	48.801.745	1.110.243	-	
	27 a 2 Set.	34	2.620.030	77.059	34	1.458.936	42.909	63.540.066	63.103.516	436.550	-
Porto á P. e Famalicão	1 a 15 Ag.	64	8.121.075	126.891	64	7.440.956	116.264	64.663.156	57.538.577	7.124.579	-
	26 a 1 Set.	3656 Ps.	2.273.251	621	3656 Ps.	2.165.064	592 Ps.	64.978.968 Ps.	64.386.667 Ps.	592.301	-
Norte de Hespanha	2 a 8 Set.	2.381.268	651	"	2.216.014	606	67.360.287	66.602.682	757.555	-	
Madrid — Zaragoza — Alicante	3 a 9 Set.	3650	1.873.125	513	3650	1.673.635	458	61.995.425	60.		

TRACÇÃO ELECTRICA

Allemânia

A direcção real dos caminhos de ferro alemães inaugurou, recentemente, um serviço regular de comboios eléctricos entre Berlim e Zchlendorf.

Actualmente um comboio só faz três vezes o percurso em ambos os sentidos durante o dia. Dentro em breve, porém, o número de comboios será aumentado.

O comboio em questão compõe-se de nove wagons de tres eixos e de um de dois, podendo conter 410 pessoas.

Os motores accionam directamente sobre os eixos sem engrangem de especie alguma. Ha seis motores cada um de 100 cavallos de força, ou seja 600 cavallos.

Italia

A companhia do caminho de ferro do Adriatico propõe-se adoptar a tracção eléctrica entre Lecco e Chavenna e Sandrio, numa extensão de 104 kilometros.

Utilisa-se para a força motriz a d'uma queda d'água nas imediações do rio Arda, perto de Morbegno. A corrente será de 3.000 voltios.

O material eléctrico foi encomendado a uma fabrica de Budapest.

AUTOMOBILISMO

A cidade de Manchester é a que actualmente tem maior numero de automoveis em circulação. Contam-se 500 com uma força de mais de 2.000 cavallos.

Segue-se-lhe a capital da Escocia, Edimburgo, que tem 400.

Nação pratica, o Reino Unido vae na vanguarda da locomoção automovel, como o foi na viação accelerada pelas linhas ferreas.

Novos automoveis eléctricos.—Na exposição eléctrica ultima realizada em Nova York apresentou-se uma magnifica collecção de carruagens automoveis, fabricadas por cinco companhias diferentes.

A companhia Woods, entre outras carruagens tinha uma chamada *stanhope*, pesando 1.800 libras e que percorre 25 milhas sem carregar de novo os accumuladores e um *break* pesando 2.000 libras que tem o mesmo percurso.

O mais interessante vehiculo era um *hanson cab*, muito bonito que pesa 3.000 libras e percorre 30 milhas nas estradas das cidades.

A companhia *Columbia* apresentou 6 vehiculos sendo muito notável o chamado de *emergencias* que só pesa 500 libras e pode andar com 12 milhas por hora percorrendo 25 milhas sem recarregar as suas baterias. Tambem expoz um *brougham* que atinge 10 milhas e pesa 1.400 libras.

O sistema adoptado geralmente é o das baterias de accumuladores.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Boletim da Real Associação de Agricultura.—Está publicado o n.º 7, do corrente anno. Occupa-se dos syndicatos agrícolas, credito agrícola, adegas sociaes e solução do problema vinícola pela cooperativa. E' colaborado pelos srs. Jules Grec e Antonio Isidoro de Sousa.

Revista portugueza colonial e marítima — Recebemos o n.º 35 do 3.º anno d'esta magnifica publicação.— Publica interessantes artigos da especialidade firmados pelos srs. Gabriel Pereira, Julio Henriques, A. Terry, Ramos da Costa, Ernesto de Vasconcellos e Tito de Carvalho.

LINHAS PORTUGUEZAS

Carris de ferro do Porto.—A energia eléctrica para a tracção dos carros da companhia dos Carris de ferro do Porto, que são movidos pela electricidade acaba de ser aumentada com um dynamo de 600 amperes, movido por uma máquina de vapor, systema Farctet, da força de 50 cavallos.

A companhia já tem em viagem outra máquina e outro dynamo da força d'aquelle a que acabamos de nos referir e, logo que uma e outro estejam montados será aberta á exploração a linha da Boavista a Campanhã.

Com as máquinas já existentes conta-se estabelecer o serviço de tracção eléctrica na rua dos Clerigos e talvez na de Santo António.

No Alemtejo.—O sr. John Clark já foi autorizado pelo ministerio das obras publicas, a apresentar os planos relativos á concessão para a via ferrea, que requereu, de tracção eléctrica entre Extremoz, Borba e Villa Viçosa.

Mormugão.—O rendimento do caminho de ferro de Mormugão na semana finda em 28 de julho ultimo foi apenas de 3.976 rupias, menos 2.072 rupias que em igual periodo do anno anterior.

Apeadeiro de S. Mamede.—Foi elevado a estação de 4.ª classe o apeadeiro de S. Mamede, na linha do Douro.

As linhas do Algarve.—O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado na sua ultima reunião, ocupou-se dos trabalhos de construção a realizar nas linhas ferreas do Algarve.

Estação central do Porto.—Está aberto concurso para a empreitada H da estação central do Porto, na importancia de 33.000.000 réis.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi aberto, ha dias, ao serviço publico, por conta do estado, o caminho de ferro comprendido entre as estações de La Puebla e Alcaniz, na linha de Zaragoza ao Mediterraneo.

A companhia belga que explora algumas linhas de Barcelona, tem muito adeantados os trabalhos para substituir a tracção actual pela eléctrica. A primeira linha a ser modificada é a de Horta.

A estação de Arenillas da linha ferrea de Merida a Sevilha, entre a estação de Pedroso e a de Minas foi ampliada para receber mercadorias de grande velocidade.

Inaugurou-se no dia 22 do mes findo o caminho de ferro de Elgeibar a San Sebastian. D'aqui para o futuro a viagem entre a capital de Guipuzcoa e Bilbau pode fazer-se em quatro horas.

França

Constituiu-se em Paris sob a denominação de *Compagnie des Chemins de fer des Côtes du Nord* uma sociedade anonyma do capital de 500.000 fr. para a exploração dos tremvias do departamento de *Côtes du Nord*.

Foi declarada a utilidade publica na expropriação dos terrenos necessários para o estabelecimento d'uma rede de tremvias no *Harre* da estação de *Sanvic* a *Bleville*, na avenida de *Graville* a *Sanvic*, e da praça de *Gambetta* ao cemiterio de *Santa Maria*; o mesmo se fez para uma linha de tremvias de tracção mecanica entre *Calle* e *Bône* no departamento de *Constantine*. A linha será de 1.º e terá 87.500 m.

França-colonias

Os trabalhos da infrastructura do caminho de ferro de Dahomey prosseguem com actividade em 4 secções de Cotoné, Paú, Câllada e Abomey. Os indígenas não teem tido repugnância em trabalhar na linha.

Russia

Segundo a memoria apresentada pela administração dos caminhos de ferro russos na Exposição de Paris a extensão total das linhas ferreas do imperio era, em 11 de janeiro do corrente anno, de 45.660 kilómetros.

Em 1890 a Russia tinha apenas 20.475 kilómetros de caminhos de ferro. Veja-se o que progrediu em 10 annos.

Em 1898 o numero total de comboios foi de 1.362.056, com 51.492.000 passageiros.

As receitas ascenderam a 327 milhões de rublos e as despesas a 195 milhões.

Inglaterra

A comissão da camara de commercio encarregada de dar parecer sob o projecto de via ferrea para ligar as cidades industriais de Liverpool e Manchester, informou desfavoravelmente á construcção.

O projecto não admittia estações intermédias e advogava a adopção do systema Behr, com uma velocidade de 175 kilómetros por hora.

Alemanha

Abriu hoje á exploração a linha de Stett-Westbury.

Estados Unidos

Os americanos teem caprichado, nos ultimos annos, em aumentar, consideravelmente, a capacidade dos seus wagons de mercadorias e o peso dos seus comboios, o que representa uma economia muito importante nas despesas proporcionaes de tracção e diminue a obstrucção das vias.

Na nova linha construída pela Companhia Carnégie entre Couneaut, no lago Erié, e os seus altos fornos de Pittsburg, linha de 24 kilómetros, feita por assim dizer, para o transporte de minério o peso util de cada um dos comboios nunca é inferior a 777 toneladas.

Alguns d'esses comboios teem atingido o formidável peso de 1.580 toneladas, apesar da linha ter, n'uma terça parte da sua extensão, rampas de 6 ‰ por metro. Na tracção d'esses comboios são empregadas enormes locomotivas de 77 toneladas e, ás vezes, ainda, machinas de reforço.

Africa

Damos, em seguida, uma nota das extensões em exploração e das extensões projectadas dos caminhos de ferro africanos estabelecidos em territorios pertencentes ás potencias europeias :

Algeria e Tunisia	3.800	1.110	
Senegal e Sudão.....	444	360	
Guiné Franceza.....	—	550	
Guiné Ingleza.....	56	262	
Costa do Marfim.....	—	335	
Costa do Ouro.....	68	132	
Dahomey	—	800	
Costa dos Escravos.....	69	230	
Estado do Congo.....	400	2.000	
Congo portuguez.....	350	—	
Africa Occidental allemã	116	584	
Colonia do Cabo.....	7.000	—	
Uganda	464	1.040	
Madagascar.....	—	400	
Totaes.....	12.767	7.80	

Não figuram n'esta lista os caminhos de ferro dos estados africanos propriamente ditos.

Argelia

Foi aberta á exploração a linha de Oran a Arzew pertencente á Societé des Chemins de fer algeriens.

Ethiopia

Progridem, extraordinariamente, os trabalhos de construcção das linhas ferreas da Ethiopia, sob o impulso do imperador Menelik.

A brigada de estudos que operava na região do Harar terminou a sua missão, determinando já a estação principal que vai

ser construída n'um planalto salubre e fértil. A linha ferrea parte de Addis-Harar para Addis-Ababa. A obra de arte mais importante é o viaducto de Holl-Holl. Ha ainda outras secundarias, uma das quaes é uma ponte de três arcos que transpõe as que das de agua de Indy.

A gare de Djibouti está quasi completamente construída. É importantissima.

Da Europa, foram, ultimamente, para a Ethiopia 2.458 toneladas de rails, 36.800 travessas metálicas e outras expedições de material.

Até agora as linhas ferreas do imperio de Menelik tem seis locomotivas e 61 wagons de diversos tipos. Uma d'essas locomotivas está, actualmente, em Paris na Exposição.

Estão já construídos 115 kilómetros e em via de construção 140. No mes de julho ultimo foi aberta á exploração uma secção da linha, de 108 kilómetros, isto é, mais da terça parte da linha inteira comprehendendo a parte mais difícil dos trabalhos.

Suissa

Damos, em seguida, uma nota das receitas e despesas das cinco grandes linhas suíças, nos ultimos tres annos:

Jura-Simplon

Annos	Receitas brutas (francos)	Despesas (francos)	Produto líquido
1897.....	32.218.446	18.749.667	13.468.799
1898.....	34.025.057	19.799.540	15.225.517
1899.....	35.630.504	20.636.238	14.994.266

Central-Suissa

1897.....	24.949.068	15.117.857	9.831.211
1898.....	26.420.239	15.041.074	11.379.165
1899.....	27.374.058	15.048.498	12.325.560

Norte e Este

1897.....	26.102.871	15.518.115	10.674.756
1898.....	27.486.275	16.503.243	10.983.032
1899.....	28.196.574	16.238.261	11.958.313

União Suissa

1897.....	10.331.067	6.472.403	3.858.664
1898.....	10.665.110	6.380.217	4.284.890
1899.....	11.477.257	6.716.359	4.760.898

Gothardo

1897.....	17.823.215	10.530.007	7.293.208
1898.....	18.548.236	10.100.781	8.447.455
1899.....	20.210.508	10.465.786	9.744.722

Totaes

1897.....	111.514.667	66.388.049	45.126.618
1898.....	117.144.917	67.874.855	49.270.062
1899.....	122.888.901	69.103.142	54.783.759

Por aqui se vê que, em dois annos, ou seja de 1 de janeiro de 1898 a 31 de dezembro de 1899, as receitas brutas aumentaram 11.374.234 francos, e as receitas líquidas 8.657.141 francos, isto apesar de ter havido um excesso de despesa de 277.093 francos.

O primeiro semestre do corrente anno já regista um aumento de receita de 1.360.000 francos sobre igual periodo do anno anterior.

NOTAS VARIAS

Grande velocidade.—Na linha de Baltimore and Ohio railway, entre Baltimore e Washington, foi experimentado um comboio que dá uma duração de percurso de 37 minutos e 37 segundos entre as duas cidades. Nalguns sitios percorreram-se 1.609 em 41 segundos, n'outros percorreu-se 8 milhas em 6 minutos.

A locomotora pesava 51 toneladas e tirava 6 grandes carruagens.

Para diminuir a resistencia do ar a locomotora tem na frente um esporão como a proa d'un navio e a ul-

tima carruagem tem na parte posterior a mesma forma para evitar a aspiração do ar.

Assim se chegou á velocidade de 160 kilometros por hora ou quasi 3 kilometros por minuto.

Uma empresa gigantesca. — O *Daily Express* diz que vae tentar-se uma empresa mineira gigantesca no sudoeste da Africa allemã. Segundo parece a uns 600 kilometros de Walfisch Bay foram descobertas minas de ouro, prata, cobre e chumbo. A companhia anglo-saxonia do sudoeste africano resolveu consagrar 2.000.000 libras sterlinas ás despesas d'uma expedição que terá por fim averiguar se a exploração dos referidos jazigos pôde ser proficia.

Em caso afirmativo, construir-se-ha um caminho de ferro cuja cabeça de linha deve ser Walfisch-Bay.

A expedição é dirigida pelo perito mineiro Christopher James e compõe-se de grande numero de técnicos.

Os fios electricos. — E' um facto científico averiguado que os fios telegraphicos cançam. Funcionam melhor á segunda-feira que ao sabbado, por motivo do descanso relativo do domingo. Os homens de ciencia afirmam que os fios devem ter um dia de descanso em cada tres semanas.

Congresso de obras publicas em França — Realisa-se, em Paris, na segunda quinzena de outubro, a inauguração do congresso nacional de obras publicas francesas.

Os assumptos destinados a ordem do dia estão divididos em quatro cathegorias, a saber:

1.^a—Partes maritimas e fluviales.— Vias navegaveis.

2.^a—Material dos portos e vias de navegação.

3.^a—Caminhos de ferro—Tremvias.

4.^a—Utilisacão industrial e agricola das aguas.— Alimentação das cidades. Trabalhos de saneamento e hygiene publica.

Os documentos enviados para cada projecto versarão sobre:

a)—Estudo das condições technicas do projecto e dos processos materiaes de execução.

b)—Valor economico do projecto— Resultados materiaes e moraes a esperar da sua realização.

c)—Meios financeiros preconisados para garantir a execução.— Constituição de syndicatos ou de sociedades regionaes—Subvenções ou garantias de juro a obter do Estado, dos departamentos, das camaras do commercio, etc.

De Valparaiso a Liverpool—O governo do Chili está estudando um projecto para o estabelecimento de uma linha de navegação entre Valparaiso, Iquique e Liverpool.

A companhia peticonaria da concessão dispõe de seis paquetes de 8.000 toneladas que navegarão sob a bandeira chilena.

O capital é de 6 a 7 milhões de francos. O governo subvencionará a companhia durante dez annos.

O «record» do Atlântico—Como se sabe o record da travessia do Atlântico pertencia, até agora, ao paquete *Kaiser Wilhelm der Grosse*, da companhia do Nordeutscher Lloyd, de Bremen. Pois a companhia allemã Hamburg-Amerika acaba de vencer a sua rival com o paquete de grande velocidade *Deutschland*.

Na sua primeira viagem o *Deutschland* partiu de Plymouth a 6 de julho e fez a travessia do Atlântico até New York em 5 dias, 15 horas e 46 minutos, conservando um andamento de 22 nós e 42, durante toda a distancia de 3.044 milhas maritimas.

A viagem de regresso foi ainda mais rapida: O *Deutschland* andou 3.085 milhas maritimas, de New York a Plymouth, em 5 dias, 14 horas e 6 minutos.

O petroleo como combustivel—No proximo mez o petroleo começará a ser empregado como combustivel nas locomotivas da companhia Southern Pacific (Estados Unidos).

O caminho de ferro de Southern California possue já 12 locomotivas munidas do novo apparelho de combustão, que dentro em pouco, será applicado a todas as outras.

A economia realisada pela companhia deve ser de 20 %. O petroleo é produzido, em grande quantidade pelas minas de Los Angeles, cuja exploração se faz sem grande dispendio.

As locomotivas de todo o mundo—O numero de locomotivas em todo o mundo eleva-se a 163.570, assim distribuidas: Inglaterra 17.267; Alemanha 15.260; França, 11.186; Austria-Hungria 5.034, Italia 4.028; Russia 3.570; Belgica 2.138; Hespanha 1.852; Holanda 1003; Suissa 910; outros paizes europeus 2.642; Estados Unidos 65.283; Canadá 3015; outros paizes americanos 23.110; India Inglesa 2.549; outros paizes asiaticos 848; Africa 1.780; Oceania 2.095.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração

SEGUNDA PARTE

Conta de estabelecimento e de despezas complementares de primeiro estabelecimento desde 1895

(Continuação)

Despezas complementares do Estabelecimento desde 1895.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1898	154.612\$111
" " " " " 1899	418.237\$108
Augmento em 1899.....	263.624\$967
Acquisição de material circulante	134.981\$762
Acquisição de mobilia, utensílios e ferramenta	78.086\$883
Novas construções e trabalhos complementares	112.517\$977
	325.586\$622

deduzindo:

Extorno do valor d'uma caldeira indevidamente considerada como material circulante, adquirida em 1895	3.447\$269
Amortisado pela conta de Ganhos e Perdas	21\$463
Amortisado pela conta, Indemnizações de seguros a liquidar.....	58.492\$923
	61.961\$655
Diferença para mais em 1899 .. .	263.624\$967

Deve observar-se que o saldo que esta conta representa no balanço, ou sejam 418.237\$108 réis é perfeitamente igual ao producto da collocação de 6.000 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau, parte da reserva extraordinaria

Bens proprios com applicação especial.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1898	2.499.607\$574
" " " " " 1899	2.477.318\$114
Diminuição em 1899.....	22.289\$460

Proveniente das vendas de terrenos conquistados ao Tejo, em seguida designados: Em 12 de janeiro de 1899 — uma superficie de

1.089 ^{m²} ,91 a 6 ⁰⁰⁰ réis o metro quadrado...	6:539 ⁰⁴⁶⁰
Em 15 de junho de 1899 — uma superfície de 2.250 ^{m²} a 7 ⁰⁰⁰ réis o metro quadrado.....	15:750 ⁰⁰⁰⁰
Diferença como acima.....	22:289 ⁰⁴⁶⁰

Liquidadação dos trabalhos nos terrenos conquistados ao Trjo.	
Indemnização e juros... Fr. 1.518.525,05 a 794.....	401:902 ⁰⁹⁶³
Honorários dos arbitrios Fr. 19.758 a 797.....	4:449 ⁰⁹¹⁷
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1899	406:352 ⁰⁸⁸⁰

Para fazer face, na sua quasi totalidade, a esta liquidadação realisada em abril de 1899, applicou-se o producto da venda do edifício do hotel annexo á estação central do Rocio, que se realisou, segundo escriptura de 31 de janeiro de 1900 pelo preço de fr. 1.350.000 sendo seu comprador a Companhia Internacional de Wagons-Leitos.

Capital.

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1898	6.027:120 ⁰⁰⁰⁰
" " " " " 1899	6.026:490 ⁰⁰⁰⁰
Diminuição em 1899.....	630 ⁰⁰⁰⁰

Annullação segundo a base 15.^a do convenio, de 7 accões de usofructo que sendo propriedade de Duparchy & Bartissol, reverteram a favor da nossa companhia, em virtude do acordo com aquelles empreiteiros.

Obrigações privilegiadas de 1.^º grau.

Saldo credor em 31 de dezembro de 1898	47.881:080 ⁰⁰⁰⁰
" " " " " 1899	47.712:960 ⁰⁰⁰⁰
Diminuição em 1899	168:120 ⁰⁰⁰⁰

Valor nominal de 1.868 obrigações compradas no mercado, correspondente ao encargo minimo d'amortisação do anno de 1898.

Obrigações privilegiadas de 2.^º grau.

Saldo credor em 31 de dezembro de 1898	42.184:440 ⁰⁰⁰⁰
" " " " " 1899	42.046:470 ⁰⁰⁰⁰
Diminuição em 1899	137:970 ⁰⁰⁰⁰

Valor nominal de 1.533 obrigações compradas no mercado correspondente ao encargo minimo d'armotisação do anno de 1898.

Ainda como esclarecimento e importante, desenvolveremos algumas verbas de despesas a que se allude no final da primeira parte d'este relatorio

As despesas complementares do primeiro estabelecimento, pagas desde 1895, foram as seguintes:

Annos	Material circula-	Móbilia, utensílios e ferramenta	Novas construc-	Total
	lante	e ferre-	tões e raban-	
		menta	hos complemen-	
1895 ..	—#—	13:089 ⁰¹²²	190:830 ⁰⁸³²	203:919 ⁰⁹⁵⁴
1896 ..	12:655 ⁰²³⁸	3:502 ⁰⁶⁵⁷	218:201 ⁰⁶³⁴	234:559 ⁰⁵²⁹
1897 ..	—#—	13:109 ⁰⁵²⁴	89:646 ⁰⁸⁰⁰	102:836 ⁰³³⁰
1898 ..	88:445 ⁰⁰⁸⁹	13:517 ⁰⁵⁷¹	79:150 ⁰⁸²⁰	172:13 ⁰⁴⁸⁰
1899 ..	134:981 ⁰⁷⁶²	78:080 ⁰⁸⁸³	112:517 ⁰⁹⁷⁷	325:586 ⁰⁶²²
Sommars	236:082 ⁰⁰⁸⁹	121:395 ⁰⁷⁵⁷	681:338 ⁰⁰⁶⁹	1.038:815 ⁰⁹¹⁵

Amortisadas:	
Pela «Reserva especial»—Em 1897...	510:021 ⁰⁸³³
Em 1898...	52:042 ⁰⁵⁸⁸
Pelo saldo credor da conta «Indemnizações de seguros a liquidar»—Em 1899.....	562:064 ⁰⁴²¹
Pela conta «Ganhos e Perdas»—Em 1899.....	58:492 ⁰⁹²³
	21 ⁰⁴⁶³
	620:578 ⁰⁸⁰⁷
	418:237 ⁰¹⁹⁸

E referindo-nos só ao anno de 1899, mas incluindo todas as despesas extraordinarias pagas d'aquisições e trabalhos executados, vereis:

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895:	
Novas contruções e trabalhos complementares.....	112:517 ⁰⁹⁷⁷
Material circulante adquirido	134:981 ⁰⁷⁶²
Móbilia, utensílios e ferramenta, idem.....	78:086 ⁰⁸⁸³
	325:586 ⁰⁶²²

Liquidadas pela conta Indemnização de seguros a liquidar:
Reconstrução das officinas 25.533⁰⁵⁰⁸

<i>Liquidadas por Ganhos e Perdas:</i>	
Renovação da via.....	255:566 ⁰³⁰¹
Renovação de taboleiros metálicos.....	1:322 ⁰⁶⁵⁶
Reconstrução e transformação de material circulante.....	60:556 ⁰²⁰⁶
	317:445 ⁰¹⁶³
Total.....	668:565 ⁰²⁹³

Amortisadas	
<i>Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895:</i>	
Por indemnização de seguros a liquidar 58:492 ⁰⁹²³	
Por Ganhos e Perdas 21 ⁰⁴⁶³	58:514 ⁰³⁸⁶

<i>Reconstrução das officinas:</i>	
Por indemnização de seguros a liquidar 25:53 ⁰⁵⁰⁸	
<i>Diversos:</i>	
Por Ganhos e Perdas..... 317:445 ⁰¹⁶³	401:493 ⁰⁰⁵⁷
Diferença.....	267:072 ⁰²³⁶

Sendo o saldo de despesas complementares desde 1895 em 31 de dezembro de 1898, de réis.....	154:612 ⁰¹⁴¹
Extornando o valor d'uma caldeira indevidamente incluída n'esta conta.....	3:447 ⁰²⁶⁹
	151:164 ⁰⁸⁷²

Fica sendo o saldo em 31 de dezembro de 1899 418:237⁰¹⁰⁸

perfeitamente igual, como já dissemos, á parte da reserva extraordinaria collocada, ou seja o producto da venda de 6 000 obrigações de 3 %, 1.^º grau, quantia esta que o vosso conselho entende de que, d'harmonia com a letra e pensamento dos nossos estatutos, deve ser, oportunamente indemnizada, de maneira a ficar intacto e disponivel todo o nosso fundo de reserva extraordinario.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Leilão

Em 1 de outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.^º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se ha á venda, em hasta pública, de todas as remessas com data anterior a 1 de agosto de 1900, bem como de outros volumes não reclamados.

Os objectos postos em leilão são os seguintes:

Duas caixas com vinho, uma barrica com sulphato de cobre, um casco vazio, uma caixa com roupa, uma caixa com vinho, um fardo de fazendas de lã, um fardo de cordas, doze fôros de choupo, uma caixa com livros, um casco vazio, tres cascos com vinho, dois cascós e um barril vazios.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta reclamação e de outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar as, pagando o seu débito á companhia, para o que deverão dirigir ao engenheiro sub-chefe da exploração, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 29 de setembro de 1900, inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Lisboa, 14 de setembro de 1900.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Tendo a administração dos caminhos de ferro do Minho e Douro resolvido suprimir a partir de 1 de outubro proximo os seus comboios n.^º 43 e 44 entre Porto e Valença e n.^º 213 e 214 entre Porto e Regoa, ficam desde essa data, sem ligação imediata, além de Porto, os comboios d'esta companhia n.^º 55 e 54—Expressos-Porto.

Lisboa, 26 de setembro de 1900.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 13.^o

PORTO

A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiales — F. Delport, sucessores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

LISBOA

Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^o ordre. — Propr. Victor Sassetti.

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Service de 1.^o ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

PORTO

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vista. — Service de primeira ordem. Banhos completos. Service especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CALDAS DA RAINHA

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

CALDAS DA RAINHA

Hotel Madrid. — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Service de cozinha de 1.^o ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CASCAES

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

CINTRA

Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1500 réis a 2500 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA

Hotel Netto. — Service 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, Ron. Garcia Vinhas.

COIMBRA

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

LEIRIA

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

HAMBURGO

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

MADRID

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

PARIS

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

VALENCIA D'ALCANTARA

D. Alejandro Campero. — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.

ESTORIL

Hotel de Paris. — Casa de 1.^o ordem. — Servico esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços rasoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FARO

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

FIGUEIRA DA FOZ

Grande hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.^o ordem. Diaria 1500 a 2500 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

GUIMARÃES

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

GRANADA

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

LEIRIA

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

MAFRA

Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1500 réis por dia até 1500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL

Grand Hotel d'Italie. — De 1.^o ordem; construido especialmente; proximo da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cosinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH

Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 1500 réis; em setembro, desde 1500 réis; na succursral, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

SANTIAGO (Galliza)

Hotel Restaurante e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.º

SEVILHA

Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e alemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

SEVILHA

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

SOBRADO DE PAIVA

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

**FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES**
Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.^o || Rua da Fabrica, 25.**PRODUCTOS**

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belimazes, 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, boîdes e frascos, em diversas cores e tamanhos.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de Outubro de 1900

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa	Entronc.	Lisboa	Pamp.	V. Formoso	Pamp.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	8-5 m.	8-35 m.	6-35 m.	5-49 m.	b 1-20 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-59 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-12 m.	8-0 m.	9-11 m.	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.	
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 10-55 m.	10-45 m.	9-20 m.	10-10 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	10-25 m.	a 7-20 m.	k 12-17 t.	a 1-5 n.	l 6-4 t.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	1-0 t.	2-7 t.	a 12-40 t.	1-26 t.	a 8-0 m.	j 12-13 t.	a 6-55 t.	n 11-35 n.
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.	2-5 t.				
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	a 4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.	3-46 t.	Lisboa	Cádias	Lisboa	
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	4-40 t.	5-15 t.	4-10 t.	5-10 t.	j 4-15 t.	7-0 t.	j 7-50 m.	10-40 m.
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-20 t.	5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.	6-55 t.	Caldas	S. Martinho	Caldas	
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.	7-5 m.	7-32 m.	9-30 m.	9-50 m.
12-35 t.	12-55 t.	13-0 t.	1-50 t.	9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.	8-25 n.	Alfarelos	Porto	Alfarelos	
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	3-10 t.	s 8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	11-15 n.	12-24 n.	10-50 n.	12-5 n.	Colmbra	Figueira	Colmbra	
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-45 n.	1-52 n.	a 12-5 n.	12-44 n.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.					4-15 t.	6- t.	9-25 n.	11-10 n.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa	Sacavém	Lisboa		Aveiro	Porto	Aveiro	
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 m.	6-44 m.	7-5m..	7-49 m.	3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.	—	—	c 10-10 n.	4 1-23 n.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.	Ovar	Porto	Ovar	
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	5-30 m.	c 6-49 m.	10-35 m.	12-5 t.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	12-50 t.	c 2-10 t.	5-20 t.	6-52 t.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	7-30 t.	9-3 n.	6-35 t.	8-6 n.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	Espinho	Porto	Espinho	
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	8-0 m.	c 8-49 m.	c 5- m.	5 50 m.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	8-55 m.	c 7-35 m.	8-13 m.	
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	10-20 m.	11-19 m.	c 9- m.	9-59 m.
								12-50 t.	1-48 t.	11-25 m.	12-24 t.
								4-15 t.	5-15 t.	z-25 t.	3-24 t.
								5-7 t.	6-5 t.	3-30 t.	4-29 t.
								11-10 n.	12-10 n.	9-15 n.	10-14 n.
C. SODRÉ P. ARROS C. SODRÉ			Lisboa	Povoa	Lisboa	Lisboa	V. Franca	Lisboa	SUL E SUESTE		
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	7-5 m.	Lisboa	Setubal	Lisboa
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-10 t.	5-29 t.	8-40 m.	8-15 m.	10-0 m.	
1-0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2-0 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	7-45 m.	9-0 m.	10-55 m.	
2-80 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.					12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.					4-30 t.	6-5 t.	2-15 t.	4-45 t.
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	6-0 t.	7-45 t.	5-45 t.	7-25 t.
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	Lisboa	Evora	Listoa	
C. SODRÉ Cascaes C. Sodré			Lisboa	Porto	Lisboa	Lisboa	V. Franca	Lisboa			
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	7-5 m.	Lisboa	Extremoz	Lisboa
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	8-45 m.	3-45 t.	8-15 n.	9-40 n.
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.					4-30 t.	8-50 m.	4-45 t.	
a 7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.	d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	5-32 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	
7-45 m.	8-50 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	a 8-0 m.	i 2-35 t.	5-37 t.					
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	b 8-20 m.	d 8-15 m.	11-45 n.					
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.	11-0 m.	11-20 n.	2-45 t.	5-58 m.				
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	a 4-30 t.	i 11-30 n.	a 4-20 t.	m 11-35 n.				
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-0 m.	d 6-30 t.	l 11-30 n.	a 4-20 t.	4-10 m.				
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-49 m.	7-10 t.	7-10 t.	d 9-0 m.				
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	10-30 n.	7-41 m.	—	—				
a 12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.								
12-15 t.	1-20 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.				
a 1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-50 t.	7-35 m.	2-59 t.	3-40 t.	11-45 n.				
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	6-30 t.	5-10 m.	11-10 n.	9-0 m.				
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-20 t.								
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.								
a 4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-0 t.								
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-50 t.								
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.								
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.								
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.								
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-20 m.	8-20 n.</td						

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

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



SAHIRÁ no dia 16 de Outubro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Aibufeira 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 , vap. allem. König . Sahirá a 5 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8 2. ^o	Liverpool , (directo) vapor ing. J. Cunningham , Sahirá a 3 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , T. do Corpo Santo, 10, 1. ^o
Anvers e Havre, vapor sueco, Karin . Sahirá a 20 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10.	Madeira , Pará e Manaus, vapor ital. Rio Amazonas . Sahirá a 18 de outubro. Agentes, Orey, Antunes & C. ^a , P. dos Romolares, 4, 1. ^o
Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor all. Antonina . Sahirá a 3 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. ^o	Madeira , S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, o vapor português Angola . Sahirá em 11 de outubro. Empreza Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1. ^o
Barcelona , Cette e Marselha, vapor frances St. Mathieu . Sahirá a 11 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10.	New-York (via Açores), vapor português D. Maria . Sahirá a 9 de outubro. Agente J. P. A. Ferreira, R. dos Bacalhos, 135.
Barcelona , Cette e Marselha, vap. fr. St. Phillippe . Sahirá a 1 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10.	Paranagua , S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão Guanhyba . Sahirá a 6 de outubro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2. ^o
Bordeus , (em direitura) vapor fr. Chi - dré . Sahirá a 10 de outubro. Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.	Pará e Manaus, (via Madeira) vap. ing. Sobralense . Sahirá a 25 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , R. do Alecrim, 10, 1. ^o
Cette e Marselha, vap. frances Saint André . Sahirá a 6 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o	Pernambuco Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Valparaíso, e mais portos do Pacífico, vapor inglez Iberia . Sahirá a 10 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
Gorunha , vapor inglez Liguria . Sahirá a 1 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o	Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. Ville S. Nicolas . Sahirá a 4 de outubro. Agente, Augusto Freire, Largo do Pelourinho, 19, 1. ^o
Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vap. fr. La Plata . Sahirá a 8 de outubro. Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.	S. Miguel , Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, o vapor português Açor . Sahirá em 5 de outubro. Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o
Hamburgo , (em direitura), vapor alemão Amazonas . Sahirá a 5 de outubro. Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2. ^o	S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez Clyde . Sahirá a 15 de outubro. Agentes, James Rawes & C. ^a , R. dos Capellistas, 31, 1. ^o
Havre , e Liverpool o vapor inglez Jerome . Sahirá a 5 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , R. do Alecrim, 10, 1. ^o	S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. Magdalena . Sahirá a 20 de outubro. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua dos Capellistas, 31, 1. ^o
Iquitos , vapor inglez Napo . Sahirá a 6 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o	

ASCENSOR MUNICÍPIO-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.