

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

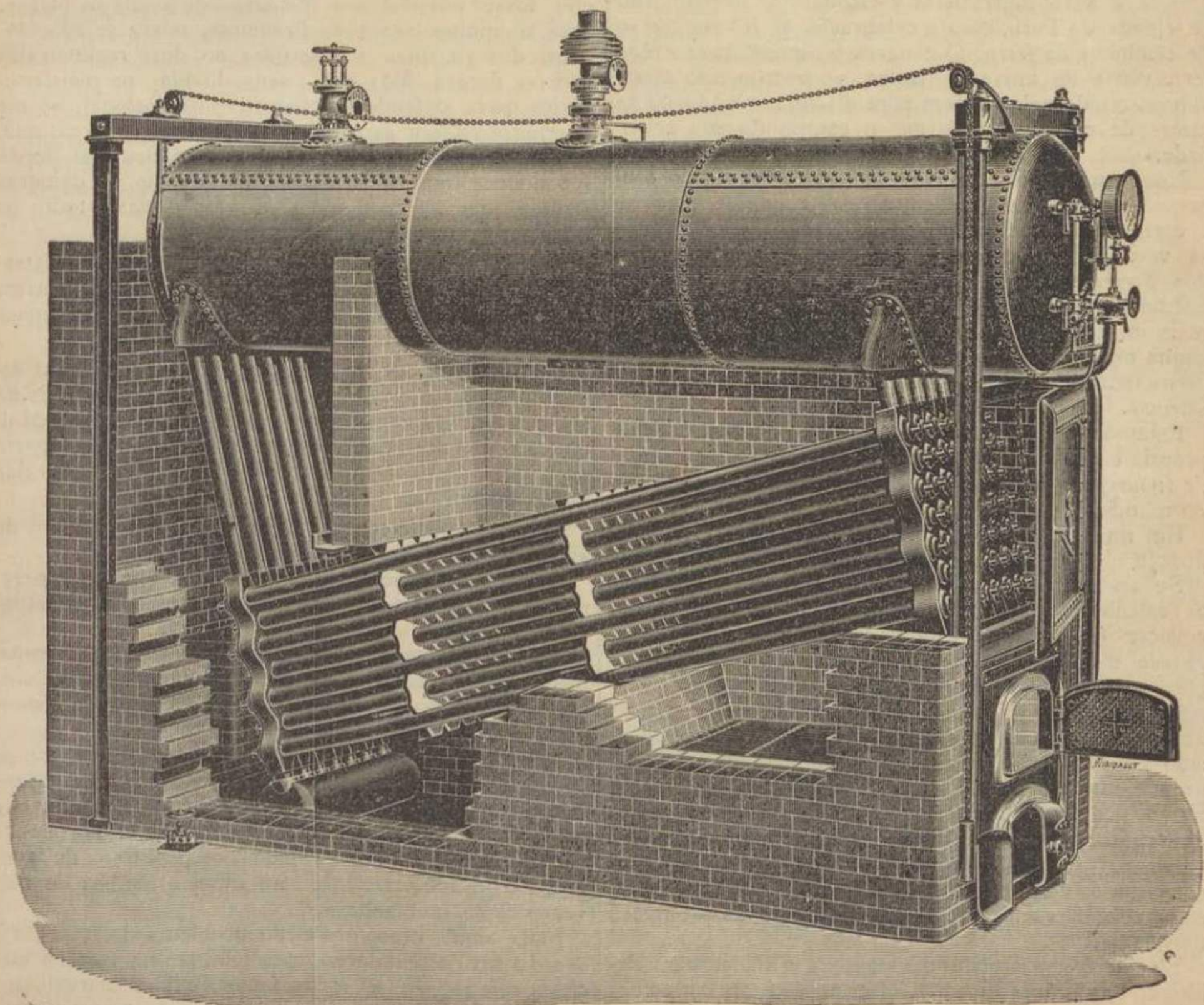
Tarifas especiaes P. H. F., n.º 3. — G. V. Transporte de recovagens e generos frescos e P. H. F. n.º 4. — P. V. transporte de mercadorias de todas as qualidades da Companhia Real e combinadas.

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 & WILCOW (ilustrado)....	295
OS CAMINHOS DE FERRO DO BRAZIL	295
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cur.o dos cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	296 e 297
TRACÇÃO ELECTRICÁ — 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
ARREMAÇÕES.....	301
AVISOS DE SERVIÇO	301
AGENDA DO VIAJANTE.....	302
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1900.....	303
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	304

Paginas



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

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

6.^a Sessão — Paris

A 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 notavel, discurso de orador moderno que se cinge ao assumpto, sem preocupações rhetoricas que tantas vezes encombrem a penuria de ideias, tendo sempre a correcção 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 franceza, extractaremos todavia alguns periodos para não privarmos os nossos leitores do prazer, que certamente terão, em conhecer as ideias do governo d'aquelle illustre povo sobre a viação accelerada.

O ministro agradece em nome do governo aos chefes 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 character, dos costumes e do terreno dos diversos paizes, é certo tambem que deve ser subordinada a algumas regras geraes. Nenhuma reclama mais imperiosamente o accordo dos Estados, nenhuma ganha mais na approximação dos homens especiaes que permuttem os fructos da sua experiencia ou da sua sciencia.

Estamos longe do tempo das redes 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 der 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 affecta todas as manifestações da vida social. Não podem 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 órgãos 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 relatorios e estatisticas.

D'este conjuncto 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.

Reapparece 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 organização commercial da empresa?» N'este capitulo revelam se os progressos realizados em França graças ao desenvolvimento das vias de *resguardo*, á organização das vias de *trasmundo*, e das estações de *crivação*, que permittiu reduzir n'algumas redes 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 possivel 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 «permittir adherir ás conclusões do vosso relatorio que, «em excellentes termos, mostra a incalculavel perda «economica que soffre 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 kim. que então parecia audaciosa passou a ser normalmente de 90, attingindo 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; permitti-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 realizados seriam pequenos sem a collabo-

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

Quando o ministro se referiu aos inconvenientes que as alfandegas causam á rápida e economica transmissão do trafego internacional a assembléa rompeu em applausos.

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

Recordava-se gratamente da sessão realisada 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 fallecidos, exprimindo o seu pesar pela perda soffrida.

Disse que o programma comportava 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 logar.

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, occupou a presidencia M. Dubois que propoz para presidente effectivo 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 augmentou 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 attendencia para augmentar o peso do carril que chega a 52 kig. por m. l. na Belgica, para augmentar 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 rapidos e mais pesados.

Teem-se aperfeiçoado osapparelhos de segurança: encravamentos, bloc-systema, apparelhos automaticos.

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

A tracção electrica passou já para as vias ferreas ordinarias.

Nas carruagens vae-se generalizando o uso dos armões (*bogies*) e a intercommunição. Melhora-se a illuminação 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 generalizam-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 póde 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 *miscuit utile 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. Weissebruck, que exerce igual cargo na commissão internacional permanente.

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

Varias visitas technicas se teem realisado entre as quaes o nosso director assistiu á que se realisou no dia 22 á gare de *triage* de Pautin-Bobigny, installação muito notavel 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 rebócam 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 esplendido banquete no dia 24, no *Palais d'Orsay*, esplendido hotel pertencente á companhia d'Orleans, installado em toda a parte superior da nova gare.

A festa não podia ser mais luxuosa, já pelo riquissimo 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 esplendores 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 francezes 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.—A's 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 realisou no dia 25.

A companhia do Norte tendo annuciado 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 realisam 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 systema de fechaduras Bouré, já em uso nas linhas portuguezas.

Os comboios que nos levaram á visita do admiravel 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 kilometros em 29 minutos ou seja uma média de 85 kilometros, excedida em boa parte do percurso, porque houve os indispensaveis affrouxamentos á sahida 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 1.^a classe e para 8 com bons estofos as de 2.^a classe, que a companhia teve que pôr nos comboios especiaes porque não ha material já que chegue, nas linhas que servem Paris, em vista da affluencia de publico.

A iluminação 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 difficuldade está em achar-se um remedio. É claramente anomalo que, não obstante a grande prosperidade do nosso commercio em geral, houvesse nas receitas liquidas dos nossos caminhos de ferro, para o primeiro semestre do anno corrente, comparadas com as d'igual 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 mezes, até junho inclusivè, foi de £ 39.165.000 ou mais £ 1.318.000 do que no mesmo periodo do anno passado, um augmento de quasi 3 por cento. As despesas das companhias alludidas importaram em £ 24.390.000, um augmento d'umas £ 1.800.000 ou quasi 8 por cento!

A proporção de despesas no semestre passado augmentou em 2,57 por cento; foi com effeito de 62,28 por cento contra 59,71 na mesma metade do anno anterior. Segundo a estatistica 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 augmento—ordenados, materiaes, carvões, etc., mas onde esse augmento 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 teem escripto sobre as velocidades relativas dos comboios inglezes, americanos e francezes 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 inglezes. 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 $\frac{1}{2}$ milhas, e o mais comprido da série é o de 81 $\frac{3}{4}$ 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 logar com as suas 66,6 milhas por hora. Diz-se que chega sempre a tempo. Um relatorio official das viagens d'estes comboios em julho e agosto do anno passado é notavel. Fez-se o percurso uma vez 44 $\frac{3}{4}$ minutos ou á razão de 74,4 milhas por hora; outra vez em 45 $\frac{1}{4}$ minutos (73,6 milhas); duas vezes em 45 $\frac{1}{2}$ minutos (73,2 milhas); tres vezes em 45 $\frac{3}{4}$ 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 toneladas.

Fazem-se sómente cinco percursos inglezes e trez escocезes á velocidade official 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 nivel inferior». Em relação com este projecto haveria uma estação em Charing Cross, Londres, da qual partiriam linhas subterraneas 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 accessiveis 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 subterraneas se poderiam construir pela somma de £ 10.000.000, mas n'isto parecem andar um tanto demasiado confiados. Não ha duvida que n'outros respeito a mais do indicado a realisação do projecto seria para Londres um grande beneficio.

W. N. CORNETT

PARTE OFFICIAL

Ministerio das obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção geral das obras publica e minas

Repartição de obras publicas

Tendo decorrido o praso 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, depósitos 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 realisação 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 redditos 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 Araujo Ferreira e Silva, vice-presidente, em exercicio, 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 Malheiro 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 circumstancias que têm obestado 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 praso, e para que estes melhoramentos se completem com a contrucção de caes acostaveis no rio Douro, junto da referida alfandega e com as installações ahi necessarias para facilidade e rapidez do trafego commereial; e o mesmo augusto senhor espera da esclarecida solicitude dos membros da alludida commissão que com urgencia habilitem o governo com os alvitreos convenientes para a resolução de tão momentoso 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 póde 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 entretém 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'Oñoro 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 psetas 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 reprima este abuso que ella não auctorisa.

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 leva os freguezes...

Tambem em Miranda no bufete, vão especulando como pódem, 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'aquella 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 atrasando-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 francezas 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 vasio para estender as pernas.

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

Os chefes d'estação fazem prodigios para accommodar 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 fóra alguns dos seus chefes d'estação em missão d'estudo para que vissem como estes empregados, sem hesitações, sem demoras, sem espalhato, sem questões, mantendo regularmente a linha d'agentes agaloados correm pela plataforma, providenciavam, 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 cidade extranha 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.

Às 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...

Às 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 sobrelva 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, augmentada 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 caruagens 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 realisação, 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 accetada, 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 ella

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

Assim, além da sanção dos projectos que lhe forem propostos pela commissão — ella tem que occupar-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 molhar-as com uns simples borrifos.

Tem que vigiar que o calcetamento se faça de fôrma 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 serviços exhibem-se vestidos como lhes apraz; em mangas de camisa, sem gravata, sem meias, sujos, repellentes, mal cheirosos.

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

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

Estes espectaculos teem que desaparecer. 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' vulgarissimo que os acendedores da iluminação 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 civilisada.

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 attrahir a ella, periodicamente, grandes agglomerações 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 fôrma—tunnel 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 transito por aquella arteria, a mais frequentada da cidade seria, agora que a companhia carris tem que reconstruir as linhas, passar estas o mais juntas possivel para o lado norte, alargar ahi um pouco o passeio, diminuir o do lado sul e conquistar uma faixa 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 (às vellas do que hoje se faz) sem comtudo lhes permittir correrias.

Na Praça do Commercio é permittido 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 faixa para rodagem torna-se indispensavel.

Muitos outros pontos poderiamos 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 effeito 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 systema tem de engenhoso e até que ponto a acção 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 systema os productos da combustão, ao mesmo tempo que estão em acção 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 acção 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 provincia. E para que se veja a acceitação 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 fição 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 *tramways* electricos, e que só por si representam cerca de 2.800 cavallos de força!

Os nossos leitores hão de reconhecer que se, a despeito dos direitos tão elevados que estes materiaes pagam e da concorrência da industria nacional, elles teem uma acceitação 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 consciencioso 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 quaes 1.462 são de via larga, 12 459 de via estreita (um metro) e 887 de via de 0,^m75.

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 construido á sua custa 3 430 kilometros.

O systema dos caminhos de ferro no Brazil ressen-te-se, necessariamente, da configuração do paiz, da distribuição dos seus habitantes. A população está espalhada 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 communicações por terra entre os portos são difficeis e cada um d'estes em uma zona de territorio tributario para as suas communicações com o exterior. D'aqui resulta que as redes 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 communicações 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 vae 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 navegáveis 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 Sorocabana-Ituana e da Mogyana.

Paraná:—Este estado tem a importante rede da companhia franceza Paranaguá-Curityba e prolongamentos, que se ligarão, mais tarde, á rede de S. Paulo e á 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 Uruguayana, 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 Maúa mandou construir a linha do Rio de Janeiro a Petropolis, que pertence hoje á rede Leopoldina.

A maior parte das linhas teem sido construidas por empresas brasileiras e inglezas, com o auxilio do governo. Nos ultimos annos importantes capitães belgas e francezes 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 peor administração.

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 realisado no dia 20 do corrente, sahiram sorteados os N.ºs 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 sede da companhia, Rua Nova do Carvalho, 72, 2.º e na agencia no Porto, Rua da Pizarria, 49.

Lisboa, 25 de setembro de 1900.—Os Directores, *Pedro Ignacio Lopes, Antonio Francisco da Costa Lima, Antonio José 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 circulos financeiros foi a crise do Brazil cuja

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

O projecto do sr. Murtinho auctorisa o governo a emitir 100.000 contos de *bonds* 3 p. c. reembolsáveis 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 divida de cerca de 90.000. O mesmo projecto auctorisa 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 operações cambiais prosigam. Precede-o um accôrdo dos accionistas para que o governo tome conta da administração do Banco durante o reembolso dos *bonds* e pagamento dos debitos do thesouro. Os credores acceitaram o accôrdo para evitar a bancarrota do Banco da Republica, cujas consequências seriam d'uma gravidade extrema para as praças brasileiras e para as nossas, tão intimamente ligadas com ellas. O governo vae 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 esperada a situação anormal da republica brasileira. A ausencia da junta no mercado tambem contribuiu para não aggravar a situação que é, relativamente desafogada, 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.

* * *

Continúa 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 vêr 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 inscrições accusam assignalada tendencia para alta, e a offerta do papel cambial mantem-se fraca.

O cambio do Brazil, em consequencia das noticias da crise financeira da republica, chegou a baixar a 9 ¹/₄. Depois, porém, subiu, oscillando entre 10 ¹/₆ e 10 ⁵/₃₂. 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.

* * *

Como informação da ultima hora devemos dizer que a junta do credito público resolveu não abrir concurso para a compra de papel cambial no proximo mez de outubro, visto o governo pôr á disposição da junta o ouro necessario para o pagamento dos encargos a satisfazer no estrangeiro.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 ³ / ₄	38 ¹ / 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 \$ 760
» cheque	305	306		e
Francfort 90 d/v...	302 ¹ / ₂	303 ¹ / ₂		1 \$ 770
» cheque ..	305 ¹ / ₂	306 ¹ / ₂		
d cheque	960	975		

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO												
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	
Lisboa: Inscrições de assent. coupon	36,48	36,50	36,52	36,59	36,60	36,90	37	36,92	36,80	36,70	36,30	36,30	-
Obrig. 4% 1888	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 assent.	-	-	-	46.000	46.200	-	-	-	-	18.300	18.300	18.400	-
" 4% 1890 coupon	46.000	-	-	-	-	-	-	-	-	45.800	-	-	-
" 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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções 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.ª 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.ª 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.ª 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.ª 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.ª Real 1.º grau	305	304	303	304	303	304	304	304	303	303	302	-	-
" 2.º grau	-	86	87	88	87,50	86,37	87,25	87	86,50	86,25	86	-	-
" C.ª 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.ª 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	-	-
Amsterdã: 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 portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1900		1899		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900	1899
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	3 9 Set.	693	95.201.000	137.375	693	83.158.551	119.997	2.768.425.000	2.649.592.787
	10 16 "	"	89.992.000	129.858	"	83.158.551	119.997	2.858.417.000	2.732.751.338
Antiga rede e nova não garantida	3 9 Set.	380	15.682.000	41.268	380	13.343.449	35.114	345.922.000	332.017.213
	10 16 "	"	15.478.000	40.731	"	13.343.449	35.114	361.400.000	345.370.662
Nova rede garantida	3 9 Set.	488	21.136.825	43.313	475	19.867.110	41.825	590.337.839	586.380.611
	10 16 "	"	22.748.120	46.615	"	19.947.795	41.995	613.085.459	606.328.406
Sul e Sueste	18 24 Jun	353	29.575.103	83.782	353	32.571.004	92.269	535.346.451	520.388.104
Minho e Douro	25 1 Jul.	"	30.387.348	86.083	"	20.011.041	56.688	565.733.799	540.399.145
	2 8 "	"	24.445.954	69.251	"	23.130.290	65.524	590.179.753	563.529.435
Beira Alta	6 12 Ag.	253	6.996.811	27.655	253	7.432.661	29.378	208.369.042	187.218.868
	13 19 "	"	6.511.233	25.736	"	6.364.025	25.154	214.880.275	193.582.893
Nacional—Mirandella e Vizeu	20 26 "	"	7.213.984	28.513	"	6.919.748	27.350	222.094.259	200.502.641
	30 5 "	105	1.755.435	16.718	105	2.171.501	20.680	45.925.670	44.596.345
Guimarães	6 12 "	"	1.704.255	16.231	"	1.915.313	18.241	47.629.925	46.511.658
	13 19 "	"	2.282.064	21.733	"	2.290.087	21.810	49.911.988	48.801.745
Porto á P. e Famalicão	27 2 Set.	34	2.620.030	77.059	34	1.458.936	42.909	63.540.066	63.103.516
	3 9 "	"	2.533.930	74.527	"	1.223.180	35.975	66.073.996	64.326.696
Norte de Hespanha	1 15 Ag.	64	8.121.075	126.891	64	7.440.956	116.264	64.663.156	57.538.577
	26 1 Set.	3656 Ps.	2.273.251	621	3656 Ps.	2.165.064	592 Ps.	64.978.968	64.386.667
Madrid—Zaragoza—Alicante	2 8 "	"	2.381.268	651	"	2.216.014	606	67.360.237	66.602.682
	3 9 Set.	3650	1.873.125	513	3650	1.673.635	458	61.995.425	60.823.145
Andaluzes	20 26 Ag.	1067	377.170	353	1067	359.998	337	12.592.672	11.871.186
	27 2 Set.	"	525.331	492	"	453.662	425	13.118.003	12.324.849
Madrid—Caceres	10 16 Set.	429	76.976	179	429	85.417	199	2.765.409	2.663.012
	3 9 Set.	180	42.019	233	180	36.868	204	1.182.650	1.081.657
Zafra a Huelva	10 16 "	"	41.521	230	"	40.387	224	1.244.172	1.142.045

TRACÇÃO ELECTRICÁ

Allemanha

A direcção real dos caminhos de ferro allemães inaugurou, recentemente, um serviço regular de comboios electricos entre Berlin e Zehlendorf.

Actualmente um comboio só, faz tres vezes o percurso em ambos os sentidos durante o dia. Dentro em breve, porém, o numero de comboios será augmentado.

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

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

Italia

A companhia do caminho de ferro do Adriatico propõe-se adoptar a tracção electrica entre Lecco e Chavenna e Sandrio, n'uma extensão de 104 kilometros.

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

O material electrico foi encomendado a uma fabrica de Budapesth.

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 electricos.—Na exposição electrica ultima realisada em *Nova York* apresentou-se uma magnifica collecção de carruagens automoveis, fabricadas por cinco companhias differentes.

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 notavel o chamado de *emergencias* que só pesa 500 libras e pôde andar com 12 milhas por hora percorrendo 25 milhas sem recarregar as suas baterias. Tambem expoz um *brougham* que attinge 10 milhas e pesa 1.400 libras.

O systema 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 agricolas, credito agricola, adegas sociaes e solução do problema vinicola pela cooperativa. E' collaborado pelos srs. Jules Grec e Antonio Isidoro de Sousa.

Revista portugueza colonial e maritima—Recebemos o n.º 36 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 electrica para a tracção dos carros da companhia dos Carris de ferro do Porto, que são movidos pela electricidade acaba de ser augmentada com um dynamo de 600 ampères, movido por uma machina de vapor, systema Farcet, da força de 50 cavallos.

A companhia já tem em viagem outra machina 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 machinas já existentes conta-se estabelecer o serviço de tracção electrica na rua dos Clerigos e talvez na de Santo Antonio.

No Alemtejo.—O sr. John Clark já foi auctorizado pelo ministerio das obras publicas, a apresentar os planos relativos á concessão para a via ferrea, que reque-reu, de tracção electrica 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 egual 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, occupou-se dos trabalhos de construcção a realizar nas linhas ferreas do Algarve.

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

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

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

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

Inaugurou-se no dia 22 do mez findo o caminho de ferro de Elgeibar a San Sebastian. D'aqui para o futuro a viagem entre a capital de Guipuzcoa e Bilbao pôde 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 necessarios para o estabelecimento d'uma rede de tremvias no Havre da estação de Sanvic a Bleville, na avenida de Gravelle a Sanvic, e da praça de Gambeta ao cemiterio de Santa Maria; o mesmo se fez para uma linha de tremvias de tracção mechanica entre Calle e Bône no departamento de Constantine. A linha será de 1.ª e terá 87.500 m.

França-colonias

Os trabalhos da infraestrutura do caminho de ferro de *Dahomey* proseguem com actividade em 4 secções de *Cotonée, Pau, Allada e Abomey*. Os indígenas não teem tido repugnancia 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 kilometros.

Em 1890 a Russia tinha apenas 20.475 kilometros 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 commissão 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 kilometros por hora.

Allemanha

Abriu hoje á exploração a linha de *Stert-Westbury*.

Estados Unidos

Os americanos teem caprichado, nos ultimos annos, em augmentar, 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 construida pela Companhia Carnégie entre *Couneaut*, no lago Erié, e os seus altos fornos de *Pittsburg*, linha de 24 kilometros, feita por assim dizer, para o transporte de minerio o peso util de cada um dos comboios nunca é inferior a 777 toneladas.

Alguns d'esses comboios teem attingido o formidavel peso de 1.580 toneladas, apesar da linha ter, n'uma terça parte da sua extensão, rampas de 6 m/m 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 europeas:

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
Totales	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 *Société 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 vae

ser construida n'um planalto salubre e fertil. 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 tres arcos que transpõe as que das de agua de *Indy*.

A *gare* de *Djibouti* está quasi completamente construida. É importantissima.

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

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

Estão já construidos 115 kilometros e em via de construcção 140. No mez de julho ultimo foi aberta á exploração uma secção da linha, de 108 kilometros, isto é, mais da terça parte da linha inteira comprehendendo a parte mais difficil dos trabalhos.

Suissa

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

Jura—Simplon

Annos	Receitas brutas (francos)	Despesas (francos)	Productos liquido
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.....	26.192.871	15.518.115	10.674.756
1898.....	27.486.275	16.563.243	10.923.032
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	4.284.893
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

Totales

1897.....	111.514.667	66.388.049	45.126.618
1898.....	117.144.917	67.874.855	49.270.062
1899.....	122.888.901	69.105.142	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 augmentaram 11.374.234 francos, e as receitas liquidas 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 augmento 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. N'alguns 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 prôa d'um 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 vai 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 sterlingas ás despesas d'uma expedição que terá por fim averiguar se a exploração dos referidos jazigos póde ser proficua.

Em caso affirmativo, 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 technicos.

Os fios electricos. — E' um facto scientifico averiguado que os fios telegraphicos cançam. Funcionam melhor á segunda-feira que ao sabbado, por motivo do descanso relativo do domingo. Os homens de sciencia affirmam 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 francezas.

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

- 1.^a—Partes maritimas e fluviaes.— Vias navegaveis.
- 2.^a—Material dos portos e vias de navegação.
- 3.^a—Caminhos de ferro—Tremvias.
- 4.^a—Utilisação 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 realisação.
- c)—Meios financeiros preconizados 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 Valparaíso a Liverpool—O governo do Chili está estudando um projecto para o estabelecimento de uma linha de navegação entre Valparaíso, Iquique e Liverpool.

A companhia peticionaria 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 Atlantico—Como se sabe o record da travessia do Atlantico pertencia, até agora, ao paquete *Kaiser Wilhelm der Grosse*, da companhia do Norddeutscher 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 Atlantico 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 possui já 12 locomotivas munidas do novo aparelho 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; Allemanha 15.260; França, 11.186; Austria-Hungia 5.034, Italia 4.028; Russia 3.570; Belgica 2.138; Hespanha 1.852; Hollanda 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 despesas complementares de primeiro estabelecimento desde 1895

(Continuação)

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1898	154:612\$111
» » » » » » » » 1899	418:237\$108
Augmento em 1889.....	263:624\$967
Acquisição de material circulante	134:981\$762
Acquisição de mobilia, utensilios e ferramenta	78:086\$883
Novas construcções 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
Amortizado pela conta de Ganhos e Perdas.....	21\$463
Amortizado 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\$460
Em 15 de junho de 1899 — uma superfície de 2.250^m2 a 7\$000 réis o metro quadrado.... 15:750\$000

Diferença como acima..... 22:289\$460

Liquidação dos trabalhos nos terrenos conquistados ao Trjo.

Indemnização e juros... Fr.^a 1.518.525,05 a 794..... 401:902\$963
Honorários dos arbitrios Fr.^a 19.758 a 797..... 4:449\$917

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1899 406:352\$880

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

Capital.

Saldo credor em 31 de Dezembro de 1898 6.027:120\$000
" " " " " " 1899 6.026:490\$000

Diminuição em 1899..... 630\$000

Annulação segundo a base 15.^a do convenio, de 7 acções de
usufructo que sendo propriedade de Duparchy & Bartissol, rever-
teram a favor da nossa companhia, em virtude do accordo com
aquelles empreiteiros.

Obrigações privilegiadas de 1.^o grau.

Saldo credor em 31 de dezembro de 1898 47.881:080\$000
" " " " " " 1899 47.712:960\$000

Diminuição em 1899 168:120\$000

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

Obrigações privilegiadas de 2.^o grau.

Saldo credor em 31 de dezembro de 1898 42.184:440\$000
" " " " " " 1899 42.046:470\$000

Diminuição em 1899 ... 137:970\$000

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

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

As despesas complementares do primeiro estabelecimento, pa-
gas desde 1895, foram as seguintes:

Annos	Material circu- lante	Mobilia, utensí- lios e ferrame- nta	Novas construc- ções e raba- lhos complemen- tares	Total
1895 ..	—\$—	13:089\$122	190:830\$832	203:919\$954
1896...	12:655\$238	3:502\$657	218:201\$634	234:358\$529
1897 ..	—\$—	13:199\$524	89:646\$800	102:836\$330
1898. .	88:445\$089	13:517\$571	79:150\$820	172:113\$480
1899 ..	134:981\$762	78:080\$883	112:517\$977	325:586\$622
Sommas	236:082\$089	121:395\$757	681:338\$069	1.038:815\$915

Amortisadas:

Pela «Reserva espe- cial»—Em 1897... 510:021\$833	
Em 1898... 52:042\$588	562:064\$421
Pelo saldo credor da conta «Indem- nizações de seguros a liquidar» —Em 1899..... 58:492\$923	
Pela conta «Ganhos e Perdas»—Em 1899..... 21\$463	620:578\$807
	418:237\$198

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

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895:

Novas construcções e trabalhos complementares..... 112:517\$977	
Material circulante adquirido 134:981\$762	
Mobilia, utensílios e ferramen- ta, idem..... 78:086\$883	325:586\$622

Liquidadas pela conta Indemnização de seguros a liquidar:

Reconstrucção das officinas..... 25:533\$508

Liquidadas por Ganhos e Perdas:

Renovação da via..... 255:566\$301
Renovação de taboleiros metal-
licos... 1:322\$656
Reconstrucção e transformação
de material circulante..... 60:556\$206 317:445\$163
Total..... 668:565\$293

Amortisadas

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895:

Por indemnisa-
ção de segu-
ros a liquidar 58:492\$923
Por Ganhos e
Perdas..... 21\$463 58:514\$386

Reconstrucção das officinas:

Por indemnização de seguros a
liquidar..... 25:533\$508

Diversos:

Por Ganhos e Perdas..... 317:445\$163 401:493\$057
Diferença..... 267:072\$236

Sendo o saldo de despesas com-
plementares desde 1895 em
31 de dezembro de 1898, de
réis..... 154:612\$141

Extornando o valor d'uma cal-
deira indevidamente inclui-
da n'esta conta..... 3:447\$269 151:164\$872

Fica sendo o saldo em 31 de dezembro de 1899 418:237\$108

perfeitamente igual, como já dissemos, á parte da reserva ex-
traordinaria collocada, ou seja o producto da venda de 6.000 obri-
gações de 3 %/o, 1.^o grau, quantia esta que o vosso conselho enten-
de que, d'harmonia com a letra e pensamento dos nossos estatutos,
deve ser, opportunamente indemnizada, de maneira a ficar in-
tacto e disponivel todo o nosso fundo de reserva extraordinario.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro Por- tuguezes

Leilão

Em 1 de outubro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas
da manhã, por intermédio do agente de leilões sr. Casimiro Can-
dido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lis-
boa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.^o das disposi-
ções communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade,
em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se ha á venda,
em hasta publica, 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 sulpato de cobre,
um casco vasio, uma caixa com roupa, uma caixa com vinho, um
fardo de fazendas de lã, um fardo de cordas, doze fóros de chou-
po, uma caixa com livros, um casco vasio, tres cascos com vinho,
dois cascos e um barril vasio.

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
debito 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 Por- tuguezes

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

Lisboa, 26 de setembro de 1900.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

- LISBOA** Rodolfo Reek. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.
- LISBOA** C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º
- LISBOA** Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.
- LISBOA** João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.
- PORTO** João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.
- PORTO** A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.º
- LISBOA** Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sasseti.
- LISBOA** Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.ª 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. Numero telefonico, 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 à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.
- PORTO** Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 15000 a 15400 réis diários.
- 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 Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.
- CALDAS DA RAINHA** Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cosinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.
- CALDAS DA RAINHA** Hotel Madrid — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª 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, 15500 réis a 25000 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.
- 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 inexcédível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.
- LEIRIA** Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.
- HAMBURGO** Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha
- MADRID** Cesar 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.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — 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.ª ordem. Diaria 15200 a 25000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.
- GUIMARAES** Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcédíveis 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 inexcédível. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français.
- MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 15000 réis por dia até 15500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.
- MONT'ESTORIL** Grand Hotel d'Italie. — De 1.ª ordem; construido especialmente; proximo da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cosinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.
- NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 15000 a 15200 réis; em setembro, desde 15200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.
- 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.ª
- SEVILHA** Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando, 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.
- SEVILHA** Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.
- SOBRADO DE PAIVA** Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Casão 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, belmazes, etc. etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc. etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

S. Vicente, Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro e Santos

Em 15 de Outubro

O paquete *Clyde*.

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros, Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida a portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto: — W. G. Tait & C.^a — R. dos Inglezes, 23, 1.º

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

COMPANHIA REAL				Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa Entorno. Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.							
C. Sodré		Algés		C. Sodré		C. Sodré		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.	
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-25 m.	7-31 m.	4-50 m.	5-49 m.	b 1-20 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.	8-10 m.	4-30 t.	7-15 m.	12-56 t.	12-25 t.	6-34 t.	10-0 m.	5-55 t.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-55 m.	8-35 m.	6-35 m.	7-34 m.	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.	—	—	11-25 t.	6-45 t.	—	—	—	—
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	8-40 m.	9-12 m.	8-0 m.	9-11 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				Lisboa Pampilhosa Lisboa							
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	10-55 m.	11-35 m.	9-50 m.	10-25 m.	a 7-20 m.	k 12-17 t.	a 1-5 n.	l 6-4 t.	a 8-0 m.	j 12-13 t.	a 6-55 t.	n 11-35 n.				
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	12-1 t.	Lisboa Caldas Lisboa				Lisboa Caldas Lisboa							
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-50 t.	3-57 t.	1-5 t.	2-5 t.	j 4-15 t.	7-0 t.	j 7-50 m.	10-40 m.								
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.	Caldas S. Martinho Caldas				Caldas S. Martinho Caldas							
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-10 t.	7-5 m.	7-32 m.	9-30 m.	9-50 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.	Alfarellos Porto Alfarellos				Alfarellos Porto Alfarellos							
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.	3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.								
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	9-0 n.	10-7 n.	7-25 t.	8-25 n.	Coimbra Figueira Coimbra				Coimbra Figueira Coimbra							
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 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.	4-15 t.	6-1 t.	9-25 n.	11-10 n.								
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-45 n.	1-52 n.	12-5 n.	12-44 n.	Aveiro Porto Aveiro				Aveiro Porto Aveiro							
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.					3-10 n.				c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.					
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.					5-30 m.				c 6-49 m.	10-35 m.	19-5 t.					
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.					12-50 t.				c 2-10 t.	5-20 t.	6-52 t.					
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.					7-30 t.				9-3 n.	6-35 t.	8-6 n.					
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.					Espinho Porto Espinho				Espinho Porto Espinho							
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.					8-0 m.				c 8-49 m.	c 5-1 m.	5-50 m.					
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.					8-55 m.				9-55 m.	c 7-35 m.	8-13 m.					
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.					10-20 m.				11-19 m.	c 9-1 m.	9-59 m.					
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.					12-50 t.				1-48 t.	11-25 m.	12-24 t.					
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.					4-15 t.				5-15 t.	2-25 t.	3-24 t.					
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.					5-7 t.				6-5 t.	3-30 t.	4-29 t.					
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.					11-10 n.				12-10 n.	9-15 n.	10-14 n.					
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				Lisboa Povoa Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa				Lisboa Evora Lisboa							
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.	8-40 m.	8-15 m.	10-0 m.	6-0 t.	10-2 n.	7-0 t.	10-55 m.				
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-10 t.	5-29 t.	7-45 m.	10-5 m.	9-0 m.	10-55 m.	7-30 m.	3-0 t.	1-1 n.	8-50 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.	12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.	4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	4-45 t.				
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	5-40 m.	6-18 m.	7-20 m.	8-12-5 t.	4-30 t.	6-5 t.	2-45 t.	4-45 t.	6-0 t.	7-45 t.	5-45 t.	7-25 t.				
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	6-11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	6-7-42 t.	6-0 t.	10-2 n.	7-0 t.	10-55 m.	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.				
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.					7-45 m.	10-5 m.	9-0 m.	10-55 m.	4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.				
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.					12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.	6-0 t.	10-2 n.	7-0 t.	10-55 m.				
C. SODRÉ Cascaes C. SODRÉ				Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Extremoz Lisboa				Lisboa Faro Lisboa							
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.	7-45 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	4-30 t.	5-0 m.	6-15 t.	6-30 m.				
6-15 m.	7-20 m.	6-55 m.	7-32 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
7-45 m.	8-50 m.	8-45 m.	9-2 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
9-15 m.	10-20 m.	9-55 m.	10-32 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-0 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.	12-2 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-50 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
1-45 t.	2-50 t.	2-25 t.	3-2 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-20 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
3-15 t.	4-20 t.	3-55 t.	4-32 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-0 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-50 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
4-45 t.	5-50 t.	5-25 t.	6-2 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
6-15 t.	7-20 t.	6-55 t.	7-32 t.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-0 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
7-40 t.	8-17 m.	7-45 t.	8-50 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
7-45 t.	8-50 n.	8-25 n.	9-2 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
8-10 n.	9-47 n.	9-15 n.	10-20 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
9-15 n.	10-20 n.	9-55 n.	10-32 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-50 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
12-10 n.	12-47 n.	12-15 n.	1-20 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
12-15 n.	1-20 n.	12-55 n.	1-32 n.	8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	4-30 t.	11-30 n.	4-20 t.	11-35 n.	7-45 m.	8-5 m.	6-30 n.	7-30 n.				
				Lisboa Figueira Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa							
				5-15 m.				7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.									
				7-35 m.				2-59 t.	3-40 t.	11-45 t.									
				6-30 t.				5-10 m.	11-10 n.	9-0 m.									
				Lisboa V. Alcant. Lisboa				Lisboa V. Alcant. Lisboa				Lisboa V. Alcant. Lisboa							
				b 8-20 m.				5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.									
				11-0 m.				8-45 n.	6-20 t.	4-10 m.									
				10-30 n.				7-40 m.	6-20 t.	5-58 m.									
				Lisboa Badajoz Lisboa				Lisboa Badajoz Lisboa				Lisboa Badajoz Lisboa							
				b 8-20 m.				8-20 n.	5-40 m.	3-32 t.									
				11-0 m.				8-45 n.	6-20 t.	4-10 m.									
				10-30 n.				7-9 m.	6-55 t.	5-58 m.									
				Lisboa Guarda Lisboa				Lisboa Guarda Lisboa				Lisboa Guarda Lisboa							
				b 8-30 m.				12-50 n.	1-50 n.	3-32 t.									
				11-0 m.				8-45 n.	6-20 t.	4-10 m.									
				10-30 n.				10-37 m.	4-0 t.	5-58 m.									

FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA

4-30 t. | 10-22 n. | 4-40 m. | 9-52 m.

Mangualde Guarda Mangualde

p 10-42 n. | 1-35 n. | p 1-25 n. | 4-25 m.

MINHO E DOURO

Porto	Braga	Porto
4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.
e 6-40 m.	8-30 m.	f 7-50 m.
8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.
4-0 t.	6-0 t.	g 2-26 t.
11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.
5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.
q 11-40 n.	1-29 n.	e 9-10 n.

Porto	Valença	Porto
8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.
5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.

Porto	Vianna	Porto
d 4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.

Vianna	Valença	Vianna
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.

Porto	Barca d'Alva	Porto
7-30 m.	3-0 t.	1-1 n.

Porto	Regoa	Porto
4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.
4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.

Porto	Penafiel	Porto
6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.

GUIMARÃES

Porto	Guimaraes	Porto
f 4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.
e 6-40 m.	9-20 m.	10-20 m.
8-0 m.	11-6 m.	q 1-25 t.
f 11-0 m.	3-12 t.	4-5 t.
5-30 t.	8-34 t.	f 6-55 t.
—	—	e 8-35 n.

a) Directos ou rápidos — b) Lisboa Cascaes dos Soldados — c) Porto-Campanhã — d) Por Alfarellos — e) Só aos domingos e sant. — f) Excepto aos dom. e sant. — g) Só aos sab. — h) Excepto aos sab. — i) Só às 2.^{as} e 5.^{as} — j) Só às 2.^{as}, 5.^{as} e sab. — k) Só aos dom. e 4.^{as} — l) Só às 3.^{as} e sab. — m) Só aos dom. 2.^{as}, 4.^{as} e 5.^{as} — n) Só aos dom., 4.^{as} e 6.^{as} — o) Excepto às 3.^{as} e 6.^{as} — p) Só aos dom. e 5.^{as} — q) Só às 5.^{as} — r) Só às 2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as} — s) Só às 3.^{as}, 5.^{as} e sab. — Só — às 2.^{as} feiras.

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, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^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



Anvers e Havre, vapor sueco, **Karin**. Sahirá a 20 de outubro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor all. **Antonina**. Sahirá a 3 de outubro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



Barcelona, Cete e Marselha, vapor francez **St. Mathieu**. Sahirá a 11 de outubro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Barcelona, Cete e Marselha, vap. fr. **St. Phillippe**. Sahirá a 1 de outubro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeus, (em direitura) vapor fr. **Chi**. Sahirá a 10 de outubro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



Cete e Marselha, vap. francez **Saint André**. Sahirá a 6 de outubro.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Corunha, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 1 de outubro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 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.



Hamburgo, (em direitura), vapor allemão **Amazonas**. Sahirá a 5 de outubro.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Havre, e Liverpool o vapor inglez **Jero**. me. Sahirá a 5 de outubro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



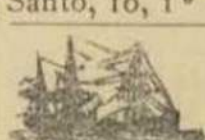
Iquitos, vapor inglez **Napo**. Sahirá a 6 de outubro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Liverpool, (directo) vapor ing. **J. Cunningham**, Sahirá a 3 de outubro.

Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.º



Madeira, Pará e Manaus, vapor ital. **Rio Amazonas**. Sahirá a 18 de outubro.

Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. dos Romalares, 4, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, o vapor portuguez **Angola**. Sahirá em 11 de outubro.

Empreza Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



New-York (via Açores), vapor portuguez **D. Maria**. Sahirá a 9 de outubro.

Agente J. P. A. Ferreira, R. dos Bacalh. 135.



Paranagua, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Gua**. hyba. Sahirá a 6 de outubro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.º



Pará e Manaus, (via Madeira) vap. ing. **Sobralense**. Sahirá a 3 de outubro.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Valparaíso, e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 10 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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flôres, o vapor portuguez **Açor**. Sahirá em 5 de outubro.

Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Magdalena**. Sahirá a 29 de outubro.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A communicação mais rapida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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