

Gazeta dos Caminhos de Ferro

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

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: Antwerpia, 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, 5 a 7

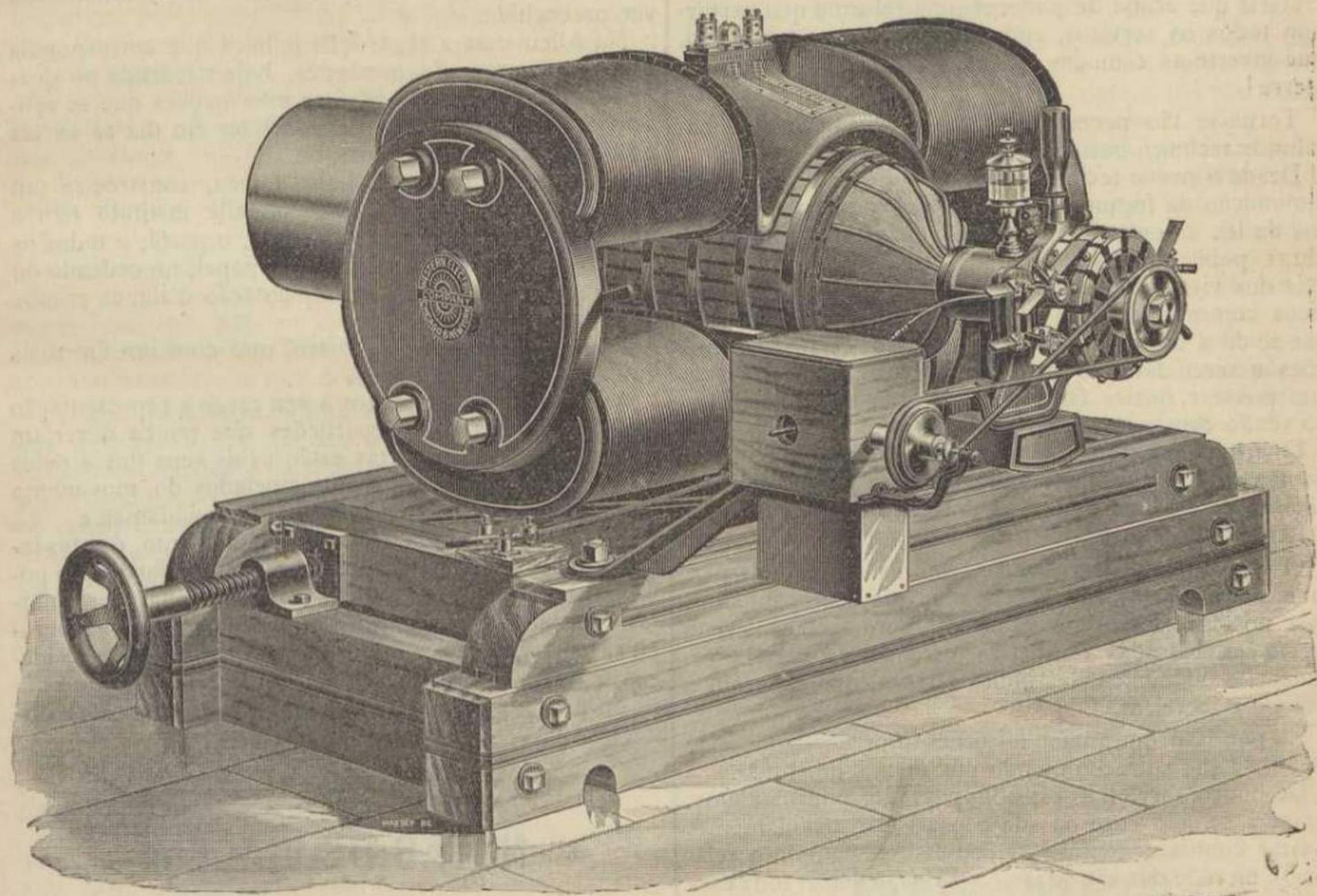
REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

SUMMARIO

| | |
|---|-----------|
| REGULAMENTO DAS ESTRADAS, por O. S. | Paginas |
| NOTAS DE VIAGEM..... | 321 |
| PARTES OFICIAL — Decretos de 19 de Setembro, regulamento de estradas e de 19 de Outubro e portaria de 20 de Outubro do Ministerio das Obras Publicas e portaria de 20 de Outubro de Ministerio da Marinha | 322 |
| AS LINHAS FERREAS DO TRANSVAAL..... | 323 a 326 |
| DYNAMOS WESTERN ELECTRIC COMPANY (Illustrado) | 326 |
| O EMPREGO DO AÇO NA CONSTRUÇÃO DE MATERIAL DE CAMINHOS DE FERRO | 327 |
| LOCOMOTIVAS ELECTRICAS..... | 327 |

| | |
|---|-----------|
| UM COMSOIO QUE CORTA O VENTO | 328 |
| PARTES FINANCEIRAS — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis..... | 328 a 329 |
| COMMERCIO PORTUGUEZ | 330 |
| TRACÇÃO ELECTRICA — Espanha — Belgica — Italia | 330 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — A linha de Benguela — Sul e Sueste | 330 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Suissa — China — Canadá — Síao — Italia — Russia — Republica Argentina — Estados Unidos — Inglaterra | 331 |
| NOTAS VARIAS | 332 |
| AVISOS DE SERVIÇO | 332 |
| ARREMATAÇÕES | 333 |
| AGENDA DO VIAJANTE | 334 |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE NOVEMBRO DE 1900 | 335 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA | 336 |



Dynamo Western Electric Company

REGULAMENTO DAS ESTRADAS

MERECE inteiramente o nosso aplauso o decreto de 19 de setembro ultimo, publicado pelo ministerio das obras publicas, regulando a conservação, arborização, polícia e cadastro das estradas.

O nobre ministro que, na sua qualidade de engenheiro, bem podia aferir a importância do assumpto na apariência singelo, ocupou-se logo d'este interessante

problema de economia viaria, tratando de utilizar melhor as sommas que anualmente se dispensem para que não venham a perder-se aquella parte da riqueza pública, representada pela rede das estradas ordinárias.

Em vez d'um decreto espetacular, com alardes estatísticos e relatórios doutrinários, gratos a muitos estadistas que visam a *épater le monde*, nas galas d'um estylo ramalhudo com que vestem ideias sugeridas por funcionários que ficam na sombra, o sr. conselheiro Pereira dos Santos quiz apenas fazer uma obra boa, modificando a máquina administrativa de modo a

que o trabalho real, o rendimento, se tornasse maior, sem introduzir novas engrenagens, nem mandar para a sucata da inutilidade as engrenagens velhas.

Foi um decreto *estudado*, estudo de gabinete confirmado na pratica em experiencias directas realizadas n'alguns districtos, graças á habil iniciativa d'uns engenheiros tão zelosos como competentes, cujos nomes não podemos deixar de escrever — Sousa Pinto e Franco Frazão. Seguiu-se assim o methodo scientifico da legislação separada preconisado na politica moderna.

São estes os trabalhos que acreditam os ministros que desejam fazer obra estavel, porque é bem firmada e por que é salutar, e não aspiram apenas a futil gloria de decretar a torto e a direito com a impetuositade ou com a facilidade mechanica d'um phonographo que canta as suas arias ou d'um relogio que dá as suas horas.

Seguindo este caminho, o sr. Pereira dos Santos, dirigindo successivamente a sua attenção e a sua lumino-sa intelligencia para outros assumptos, dignos do seu estudo conscientioso, ha de certamente deixar apóz si o renome do estadista tão aureolado, como o é já o que grangeou na engenharia portugueza e no magisterio superior.

Muitos reclamam no seu complexo ministerio o seu meditado estudo. Ha tanto a modificar alli n'aquella secretaria que acaba de padecer uma reforma que perturbou todos os serviços, como um cataclismo geologico, que inverte as camadas, altera, desaggrega, dispersa e aterra!

Torna-se tão necessário o verbo organizador na barafunda technico-burocrata!

Desde o ensino technico, que se lamenta e accusa na diminuição da frequencia das escolas industriaes os erros da lei, ás extravagancias das zonas ou freguezias de obras publicas; desde os luxos actualmente prescindíveis dos viveiros americanos, até a organisação dos serviços commerciaes que protesta contra a denominação que se dá á repartição respectiva: tudo reclama as aptidões a serenidade do trabalho, a accão d'um ministro que possa e queira fazer obra sá, não se preocupando senão com o interesse publico.

Quer-nos parecer que o sr. conselheiro Pereira dos Santos terá a tenacidade precisa para prosseguir, pois não lhe escasseiam os outros dotes de espirito e de carácter.

O regulamento das estradas, interessa muito de perito a causa da viação accelerada, que acompanhamos pela nossa missão especial na imprensa technica, visto serem as estradas ordinarias verdadeiros drenos secundarios affluentes das linhas ferreas, que sangram o tráfego e o criam.

E' por isso que maior foi o nosso prazer lendo este diploma, que se recommends por mais d'um titulo.

De pouco, servem as estradas passados poucos annos, quando se não cure da sua conservação devidamente. Gastar contos e contos (44.000 contos segundo o relatorio), na rede das estradas ordinarias, e deixar toda essa riqueza a prejudicar-se pela falta das necessarias reparações, seria um erro tão grave como o de pretender ficar apenas com os kilometros de estradas construidas, ou completar as começadas sem abrir ou principiar uma estrada nova.

O sistema em vigor desde 1889, copiado da França, entregando a conservação e polícia a um contoneiro por cada 30 kilometros não satisfazia. Este pessoal, apesar de numeroso, não podia proceder ás grandes reparações e succedia ser dificiente n'um grande numeros de casos, superfluo n'outros. Era necessário dispor de quantiosas sommas para se executarem as grandes modificações no pavimento das estradas, e, como ellas

faltam, o tempo ou o serviço ia arruinando e tomado inviaveis os caminhos, abertos tão penosamente.

O regulamento actual, para obviar a estes inconvenientes, estabeleceu o methodo dos *partidos volantes*.

Os cantões passam a ser de 5 kilometros para a conservação e de 10 para a polícia; as secções de conservação ficam com 60 kilometros.

Isolados os cantoneiros policiam dois cantões de 5 kilometros; agrupados sob a direcção do cabo de cantoneiros, tratam da conservação continua ou de grande reparação, exploram ou britam a pedra para a fachada da rolagem.

Em cada direcção de obras publicas a superintendencia em todo o serviço de estradas é dada a um engenheiro, que fica *ipso facto* dispensado de qualquer outro serviço.

Esta é base principal do regulamento, que trata tambem da classificação e demarcação das estradas; da sua divisão em secções e cantões; do seu cadastro e do pessoal que desempenha este serviço; das obrigações do publico com relação ás estradas; dos direitos e deveres dos proprietarios confinantes e das licenças para obras.

A doutrina é completa, dispensando-se outras legislações, o que muito facilita o estudo do assumpto.

Só notaremos uma pequena falta, que estimariamos ver preenchida.

Na Allemanha a repartição publica que corresponde á nossa comissão geodesica, hoje tripartida ou quadripartida, centraliza todas as informações que se refiram á viação com o fim de poder ter em dia as cartas chorographicas e itinerarias.

Abre-se um troço de linha ferrea, constroe-se um novo lanço de estrada, logo aquelle instituto tem a planta da directriz d'essas estradas, o perfil, e todos os elementos para a poder lançar no papel, procedendo ou não segundo os casos, á implantação d'alguns pontos no proprio terreno.

Agora ordenou-se o cadastro, mas com um fim mais limitado.

As repartições que teem a seu cargo a representação graphica do terreno, repartições que nunca deveriam separar-se tão conjunctas estão pelos seus fins e pelos meios que empregam, ficam alheias do movimento que se fizer na viação e trabalharão isoladamenie.

Mas isto não é bem a falta do regulamento, é antes inopia de senso methodisador da nossa administração publica, que dá como resultados estarem separadas a cartas chorographicas, a agricola, a geologica, a hydrographica, a mineralogica, etc., não se centralisando ao menos o serviço da cartographia, em que se grava ao buril ou pela luz, o que desenham tantas comissões distintas.

O. S.

NOTAS DE VIAGEM

II

A exposição e Paris

Está por poucos dias aberto aquelle enorme montão de riquezas, de beliezas e tambem não pouco de mediocridades que constituiu durante seis meses a atracção a Paris, de toda a Europa e de boa parte do novo mundo.

O governo fráncz não cederá ás instancias dos finidos entusiastas interessados, ou dos concorrentes arruinados, que trabalhavam pelo prolongamento, ou

pela reabertura em maio proximo, e quem alli foi e viu—e viu com olhos de ver—deve dar-lhe rasão.

O parisiense sensato é o primeiro a gritar que se feche, e o mundo veria com um sorriso, n'essa reabertura, a confirmação, não de uma gloria, mas de um desastre financeiro para uma grande parte dos concorrentes em instalações.

E era fatal que assim succederia desde que a França preparou um espectaculo superior ás condições da geração actual, e só capaz de ser um successo se a população da Europa estivesse duplicada, se as condições de transporte se multiplicassem tambem, e se reduzissem em preço ao infimo, e se não tivesse havido, n'este fim do seculo, circumstâncias imperiosas que impediram numerosissimas famílias de sahir do seu paiz.

Depois, devido á exposição, a vida, a conservação na grande cidade tornou-se cara, incomoda, difícil; os proprios parisienses se queixam, e dahi a sua reclamação para que a exposição se acabe.

Pelo seu lado, ella, justamente pela sua grandiosidade, chegava ao extremo de se tornar fastidiosa.

Quem d'ella regressa vem descontente—porque não a viu bem nem toda—e tel-a visto toda ou bem estou que a ninguem sucede. E ha sempre um certo desgosto em confessar que lá ficou uma grande parte por ver, e um desaire quando se ouve falar de bellezas de que nem siquer nos approximámos!

Encerradas pois aquellas portas ou talvez, melhor dito, abertas á entrada dos carros que vão retirar os productos e dos operarios que vão arrancar a *estafa* que guarnece aquelles bellos e enormes monumentos de fingida pedra, o que fica do grande concurso universal de 1900?

Indubitavelmente uma afirmação immorredoura do adeantamento do trabalho humano nos ultimos tempos, e não só do trabalho, mas do espirito artístico, d'esse sentimento que não se estuda nem se aprende, que se cria espontaneo na alma e se manifesta em expansões de brilhantismo que deslumbram.

Porque, para mim, a impressão mais immorredoura que a exposição me deixou foi a da arte em todas as suas manifestações, mas especialmente na sua parte decorativa, a que o novo estylo—arte nova—deu um realce extraordinario.

Tem um inexplicavel caracteristico de natural ao mesmo tempo que de phantasista aquelles contornos largos, irregulares, ora adoptando as curvaturas do estylo Luiz XV, ora agitando linhas como traços de velha penna de pato; ora esboçando lirios e outras flores singellas, ora ondeando curvas de serpente irada.

D'essa arte nova, que se inspirou talvez nas meias tintas dos mantos das dansas serpentinas, foi a exposição madrinha sollicita, porque a deixou vinculada em todas as suas manifestações.

Nas sciencias as novas exhibições não nos impressionaram tanto, porque essas impressões mais se deduzem dos efeitos e esses já eram bem conhecidos antes da exposição.

A electricidade, a mais moderna e a mais pujante de todas, o que nos deu a grande feira parisiense que não fosse já conhecido?

Admirar os efeitos dos raios Roentgen, que ha cinco annos estão em applicação em toda a parte?

Vêr trabalhar os monstruosos dynamos que teem sido descriptos em milhares de livros? Falar pelo telegrapho sem fios que vae já fazendo a volta do mundo? Contemplar, paradas, as bellas locomotivas do P. L. M., do Orleans ou do Oeste, quando as temos visto em accção rebocando os comboios que nos levam?

Falei de meios de transporte e naturalmente levado

a isso pela especialidade a que mais me dedico, noto como Paris se preparou mal, se preparou pouco para a concorrência que teve nas suas ruas—se preparou pouquissimo para a que a grande cidade esperava.

Realmente, receber milhares de forasteiros, obrigar-los a alojar-se em toda uma area enorme quando elles teem que convergir a uma certa hora a determinado ponto e que deixar este para irradiar para grandes distâncias em busca de alimento, desde que n'esse ponto—na exposição—não lhe era fornecido senão mau, pouco e caro, e não lhe dar meios faceis, rapidos e economicos de transporte, foi uma falta que ninguem perdoa á grande cidade.

O metropolitano, limitado a uma unica linha era menos que insuficiente; comboios que faziam a circulação da cidade morosamente levando-se mais tempo do que atravez d'ella a pé; omnibus tirados por cavallos, carros movidos por electricidade, por ar quente, comprimido, a vapor etc., tudo isto era nada á hora da saída, e n'estas condições tratar assim os convidados equivale a dar um baile sem mobilia com um detestavel serviço de buffete.

Trabalha-se activamente noite e dia nos tunneis do metropolitano, e só quando elle estiver concluido Paris poderá receber condignamente uma multidão como a que alli affluí este anno.

E não tardará que essa obra esteja concluida porque—isso constitue tambem nota vibrante de quantos permanecem, com olhos de ver, alguns dias em Paris; prodigiosa a actividade d'aquelle povo!

Desde o alvorecer da madrugada a grande serpente da plebe que labuta começa logo a desenrolar-se por aquellas ruas. Durante todo o dia, ao lado do que vive abastado, passeando, passam milhares dos que lidam offegantes preparando-lhe o bem estar, buscando tirar proveito da commodidade do conforto ou do serviço que lhe prestam; por essas ruas, de envolta com as luxuosas carruagens, atravessam cyclistas levando encargos, conductores de carros triciclos cheios de mil objectos, e ainda sob esse pavimento, em fundos subterrâneos, apenas illuminados por pequenas aberturas junto dos predios por onde sae a miude um calor suffocante, e por luzes electricas que se veem lá em baixo, por essas aberturas, ha uma bem numerosa classe que labuta mineiros da cosinha que preparam a comida para esse dragão devorador que se chama «o ventre de Paris».

Levemos-lhe em contar as pessimas condições em que elles vivem, para lhes perdoarmos a detestavel comida com que nos estragam o estomago.

Foi para não ingerir mais as insonsas iguarias que elles nos preparam que eu, mal vista a exposição, tratei de partir para este bello paiz d'onde escrevo, n'uma interessante digressão que principiarei a descrever no proximo numero.

PARTE OFICIAL

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Direcção geral de obras publicas e minas

Repartição de obras publicas

Senhor.—As valiosas quantias, dispendidas na construcção da rede da nossa viação ordinaria tornam o problema da sua conservação de capital importancia.

A extensão d'essa rede é superior a 13.000 kilometros e a conservação de 11.000 d'esses kilometros está a cargo do estado. Orçando em média por 4.000.000 a despesa kilometrica da construcção das nossas estradas de 1.ª e 2.ª ordem, sobe a réis 44.000.000.000, o capital empregado n'aquelle construcção.

Evidente pois se torna quanto cuidado deve merecer aos po-

deres publicos a conservação de tão importante ramo de riqueza nacional.

Foi na Inglaterra, em 1830, que um notável e bem conhecido engenheiro chamou a atenção para os processos a empregar na conservação das estradas, e a breve trecho a França com o seu espírito generalizador divulgou, mais ou menos modificados, aqueles processos.

Entre nós aparece em 1846 a primeira providencia governativa referente ao assumpto que é seguida de outras, cuja publicação se realiza em 1864, 1867 e 1868, permanecendo em execução durante cerca de vinte annos o regulamento que tem a data de 16 de dezembro de 1869. Em 20 de fevereiro de 1889 é decretado um outro regulamento inteiramente moldado no sistema francês, o qual ainda hoje, mais ou menos alterado, está em execução.

Consiste o sistema na divisão das estradas em pequenas extensões de 3 a 4 kilómetros que se denominam cantões, que por seu turno se agrupam em lanços de 15 a 20 kilómetros e estes ultimos em secções de 50 a 60 kilómetros. O serviço em cada cantão é feito por um cantoneiro e o lance e a secção ficam sob a vigilância do chamado cabo de cantoneiros e do chefe de secção de conservação. Ao cantoneiro incumbe no seu cantão todo o serviço denominado de conservação contínua que comprehende a polícia, a limpeza e a pequena reparação. No cuidadoso desempenho d'esse trabalho se baseia todo o sistema que exclui os cantoneiros dos trabalhos de grande reparação a que é indispensável proceder em determinadas épocas, para refazer o pavimento das estradas, por maior que tenha sido o cuidado na sua conservação contínua.

Por este sistema a conveniente dotação dos serviços de conservação e reparação das estradas exige uma importante somma anual, e em virtude das circunstâncias pouco desafogadas do tesouro, nem sempre tem sido possível, nem o será por em quanto, dispor da quantia que se torna absolutamente necessária para o conseguimento do fim que se tem em vista. Por vezes como consequência d'aquela causa, faltou o material indispensável para a boa conservação das estradas. Este motivo essencial, acompanhado da pouca assiduidade do trabalho dos cantoneiros, originou a rápida ruina do pavimento das estradas.

Da formula mencionada na circular francesa de 6 de junho de 1850, e dos dados obtidos pela comissão de engenheiros que em 29 de maio de 1882 apresentou sobre o assumpto um importante relatório, conclui-se que o preço kilométrico da conservação das nossas estradas de 1.ª e 2.ª ordem, comprehendendo a grande reparação, varia de 62.240 réis a 66.650 réis. Subiria, portanto, a cerca de 700.000.000 réis a verba anual necessária para manter em bom estado as estradas hoje a cargo do tesouro, empregando o sistema decretado em 20 de fevereiro de 1889. A ruina d'elas e a somma avultada de que careceria a sua conservação levaram-me a estudar um outro sistema mais económico e que supponho mais eficaz.

Em 1891, nos distritos de Coimbra e de Castelo Branco, estudaram-se modificações ao sistema então em vigor as quais, postas em execução, deram resultados bastante animadores. Melhoraram consideravelmente as estradas d'aquelles distritos, baixando a respectiva despesa kilométrica a 40.000 réis.

D'ahi a tentativa de experiências, decretada em 24 de setembro de 1898, ultima providencia que existe sobre este ramo de serviço. A prática, modernamente, seguida na Bélgica, na Itália e na propria França, onde a conservação das estradas, em determinadas localidades, se faz por empreitada ou arrematação, foi também mandada ensaiar pelo mencionado diploma.

Taes experiências mais vieram, a meu ver, confirmar as vantagens da adopção, no nosso paiz, do sistema denominado dos *partidos volantes*, o qual, mais ou menos modificado, tivera já começo de execução em 1891 nos distritos de Coimbra e de Castelo Branco. E' por isso que tomo este sistema como base de regulamento que tenho a honra de submeter á apreciação de Vossa Magestade.

A boa administração recomenda uma vigilância mais activa e a economia obriga a reduzir o pessoal e aumentar-lhe o serviço. A experiência justifica a previsão da possibilidade de se elevar a 5 kilómetros a extensão dos cantões. E' ella também que aconselha que, além do serviço de polícia, conservação contínua, e arborização das estradas, se entregue ainda aos cantoneiros a britagem da pedra e as grandes reparações, embora estes serviços sejam por elles feitos, alternadamente, em períodos definidos, separando-se os trabalhos permanentes da polícia e limpeza, dos da conservação ordinária e grandes reparações.

Assim, pois, no regulamento que apresento, é de 5 kilómetros o cantão de conservação, de 10 o de serviço permanente de polícia e limpeza, e eleva-se a 60 kilómetros a secção de conservação. Os cantoneiros trabalham alternadamente isolados e agrupados em esquadras, partidos volantes, ou grupos. Quando isolados executam apenas o serviço de polícia e limpeza em dois cantões contíguos de conservação, n'uma extensão total de 10 kilómetros. Quando agrupados em esquadras, partidos volantes ou grupos executam, sob as ordens dos respectivos cabos e dos chefes de

conservação, os trabalhos de conservação continua e de grande reparação, e em determinadas épocas do anno são ainda empregados na exploração e britagem de pedra para o pavimento das estradas. Por este meio este género de serviço será inquestionavelmente mais vantajoso do que aquelle que, pelo regulamento de 1889, competia aos cantoneiros.

No presente projecto de regulamento estabelece-se que o cantoneiro licenciado, sem vencimento, possa ser empregado no trabalho, por tarefa, de britagem de pedra, o que representa, sem dúvida, uma nova vantagem económica.

Julguei ainda conveniente baixar a trinta e cinco annos de idade o limite para admissão dos cantoneiros, não só porque o trabalho que d'elles se exige n'esta nova organização de serviço é mais arduo, mas ainda porque tive em atenção não onerar demasiadamente o fundo de reserva destinado á reforma a que indubitablemente teem direito estes modestos servidores do estado.

Finalmente para dar harmonia e unidade em cada distrito ao serviço de conservação e reparação das estradas entendi vantajoso entregar o especialmente, em cada direcção de obras públicas, a um funcionário de categoria elevada, que, sob as ordens imediatas do respectivo engenheiro director, o fiscalizará, com mais eficácia, porque exclusivamente a elle dedicará toda a sua actividade. E' esta a prática seguida em França e na Itália.

O chefe d'arrondissement, *ingénieur ordinaire*, ocupa-se sómente da conservação das respectivas estradas, e ao *ingegnere civile*, a cuja vigilância, em cada província italiana, está commetida a boa execução da empreitada de conservação das suas estradas, não é distribuído, além d'este, nenhum outro serviço.

Pareceu-me também conveniente aproveitar o ensejo d'esta remodelação para reunir as disposições referentes a este serviço que se encontram dispersas em vários diplomas, alterando algumas no sentido de corrigir defeitos apontados pela prática.

Igualmente desenvolvi os trabalhos que se referem ao cadastro das estradas, por fórmula a poder-se ter nas estações oficiais informações minuciosas do estado da nossa viação ordinária, e a habilitar o pessoal que intervém na conservação e reparação das estradas a executar o seu serviço com mais método e proveito.

A conservação e polícia das estradas é objecto, ainda hoje em diversos países de solícitos estudos. A França especialmente preconisadora do sistema que tem sido adoptado entre nós, introduziu ultimamente n'ele alterações importantes.

As razões expostas, em parte confirmadas pelo bom exito das experiências feitas no nosso paiz determinaram-me a submeter ao superior criterio de Vossa Magestade, o presente projecto de decreto, convicto de que, pelos meios que proponho, se fará melhor e mais economicamente a conservação, a cargo do tesouro, da nossa viação ordinária que tão poderosamente tem contribuído para o desenvolvimento da economia nacional.

Ministério das obras públicas, comércio e indústria, em 19 de setembro de 1900. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Attendendo ao que me representou o ministro e secretário d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria: hei por bem aprovar o regulamento da conservação, arborização, polícia e cadastro das estradas, o qual, fazendo parte integrante d'este decreto, baixa assignado pelo referido ministro e secretário d'estado.

O ministro e secretário d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de setembro de 1900. — REI. — José Gonçalves Pereira dos Santos.

Regulamento da conservação, arborização, polícia e cadastro das estradas

CAPÍTULO I

Organização geral dos serviços

I

Classificação e designação das estradas

Artigo 1.º A classificação das estradas do reino, comprehende:

- 1.º Estradas reais ou de 1.ª ordem (R.);
- 2.º Estradas districtaes ou de 2.ª ordem (D);
- 3.º Estradas municipaes ou de 3.ª ordem.

Art. 2.º Cada estrada será designada pela classe a que pertencer, pelo respectivo numero de ordem e pelos seus pontos extremos.

Art. 3.º Ao governo, pelo ministerio das obras públicas, comércio e indústria, compete prover á conservação, polícia e reparação das estradas de 1.ª e 2.ª ordem.

§ unico. A polícia, conservação e reparação dos troços d'estas estradas, comprehendidos dentro de povoações que sejam cabe-

ças de concelho, ficará a cargo das respectivas camaras municipaes, quando estas o sollicitem.

II

Demarcação das estradas

Art. 4º A zona de terreno pertencente ás estradas de domínio publico será limitada pela interseção do terreno natural com os planos dos taludes das trincheiras ou dos aterros. Nos lanços de nível a limitação será feita pelas arestas exteriores das valletas.

Art. 5º As estradas serão demarcadas por marcos de legua e por marcos de kilometro. Além d'estes, haverá tambem marcos nos pontos de ramificação e bifurcação, nos cruzamentos e entroncamentos, nos extremos dos concelhos, e nos limites dos cantões de conservação.

§ 1º Os pontos de cruzamento e entroncamento serão tambem assinalados por postes com taboletas.

§ 2º A medição ou kilometragem das estradas será feita em

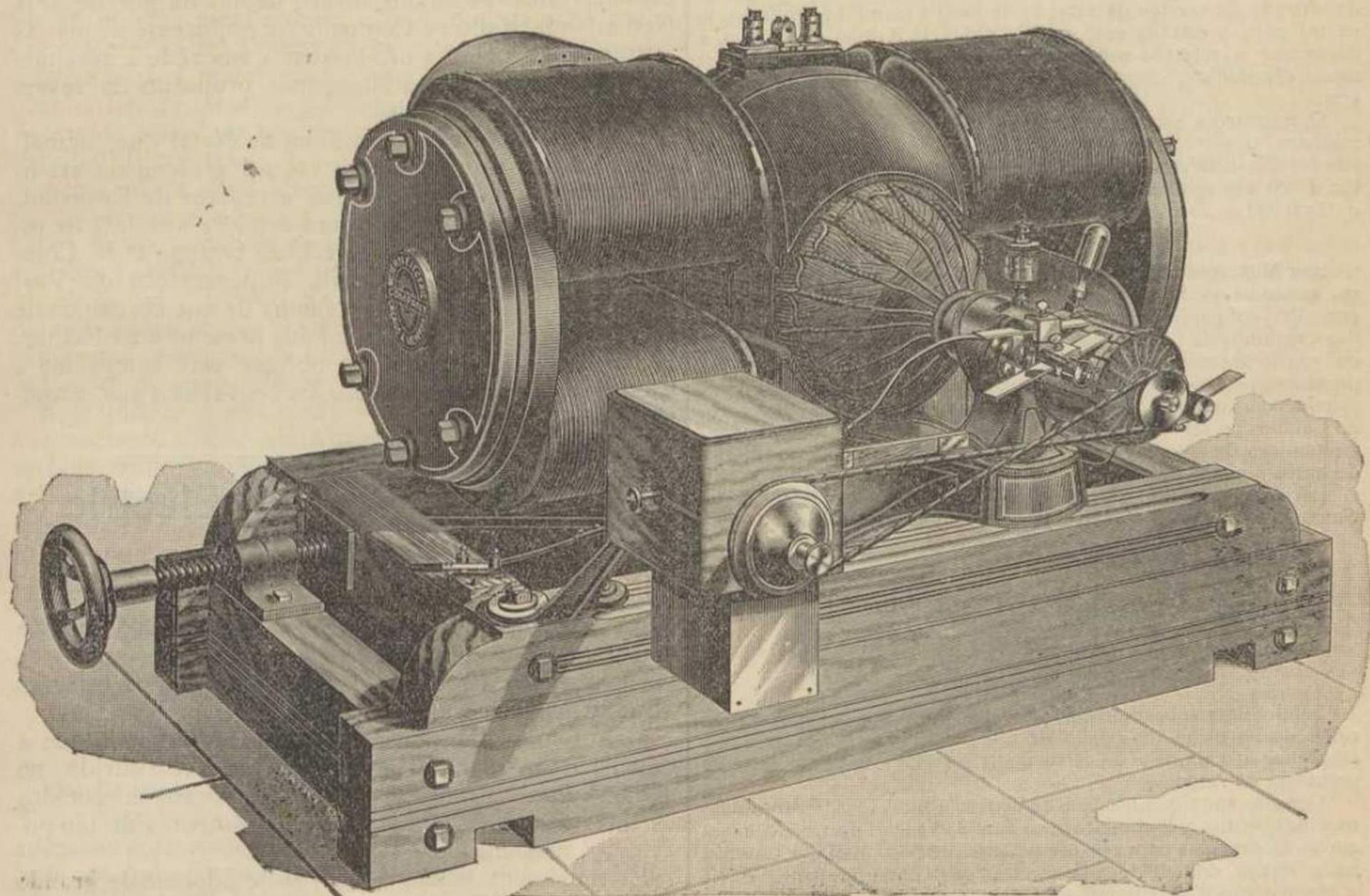
§ 3º Os marcos de ramificação, cruzamento e entroncamento terão dimensões iguaes ás dos marcos de legua; mas o seu coroamento será em forma de cunha. Nas faces voltadas para as estradas terão inscrições a tinta preta, indicando respectivamente para cada uma d'ellas, a sua classificação, pela inicial R ou D, a designação e numero correspondente e a distancia á origem.

§ 4º Os marcos dos limites dos concelhos terão tambem forma e dimensões iguaes ás dos marcos de legua, mas serão terminados superiormente por pequenas pyramides.

Na face parallela á estrada, e do lado d'esta, terão uma inscrição a tinta preta, indicando a classificação, designação e numeros respectivos. Por baixo d'ella serão inscriptos os nomes dos concelhos limitrophes, separados por meio de uma linha vertical traçada ao meio da face. Na parte inferior será marcada a distancia á origem em kilometros, hectometros e metros.

Nos limites dos districtos a designação d'estes será inscripta por cima do nome do concelho.

§ 5º Os marcos dos extremos dos cantões ficarão com a altura de 0^m,20 acima do terreno, e serão prismas rectos, tendo por base um triangulo equilátero de 0,20 de lado.



Dynamo Western Electric Company

harmonia com a designação dos seus pontos extremos, partindo, como origem, do ponto primeiro enunciado para o outro extremo.

Art. 6º Os marcos serão collocados junto da aresta exterior das bermas, á esquerda de quem caminhar no sentido da kilometragem, com excepção dos marcos de cantão que serão collocados do lado opposto.

Art. 7º Os marcos das estradas serão de pedra.

§ 1º Os marcos de legua, collocados de 5 em 5 kilometros, ficarão com a altura de 0^m,70 acima do terreno, terão secção rectangular de 0^m,35 por 0^m,25 e terminarão superiormente por um semi-cíndro horizontal de 0^m,25 de diâmetro.

Na face mais larga, parallela á estrada, e para ella voltada, terão uma inscrição a tinta preta, indicando a classificação pela inicial R ou D, a designação e numeros respectivos, a distancia á origem, e bem assim a cota correspondente do leito da estrada sobre o nível do mar. Nas duas faces lateraes será indicada a distancia a cidades ou villas importantes que mais proximas fiquem, conforme a direcção para que essas faces fiquem voltadas.

§ 2º Os marcos de kilometro ficarão com a altura de 0^m,50 acima do terreno, e serão prismas rectos, tendo por base um quadrado de 0^m,20 de lado. Na face parallela á estrada, e para ella voltada, será inscripta a tinta preta a distancia em kilometros á origem.

Estes marcos serão collocados por forma que uma das faces do prisma seja parallela ao eixo da estrada, ficando a aresta opposta áquella face para o lado do mesmo eixo. Nas duas faces que formam angulo com o eixo da estrada serão respectivamente inscriptos os numeros de ordem dos dois cantões limitrophes.

§ 6º Os postes nos cruzamentos e entroncamentos das estradas serão de madeira ou de ferro, tendo a altura de 3 metros sobre o terreno. Estes postes servirão de supporte a taboletas collocadas paralelamente a cada uma das estradas, cuja designação será inscripta a tinta branca sobre fundo azul, na taboleta correspondente.

III

Divisões das estradas em secções e cantões

Art. 8º Para os effeitos da policia, conservação continua e grande reparação das estradas, a cargo do estado, serão elles divididas em secções e estas em cantões de policia e cantões de conservação.

§ 1º A divisão em cantões de conservação e a extensão d'estes será regulada pela maior ou menor difficultade da conservação proveniente da intensidade do transito, das circumstancias especiaes do terreno, da natureza dos materiaes empregados na faixa empedrada e da maior ou menor distancia a que se encontrem povoações.

§ 2.º A divisão em secções e a extensão d'estas serão dependentes das circunstâncias apontadas no § 1.º, e, além d'isso, do melhor agrupamento dos cantões de polícia, afim de tornar o mais eficaz possível a fiscalisação de todos os serviços.

Art. 9.º A extensão média dos cantões de conservação em cada distrito não será inferior a 5 quilometros, e cada secção de conservação abrangerá, pelo menos, 60 quilometros, salvo casos excepcionais determinados por circunstâncias especiais, que serão devidamente justificadas pelos directores de obras públicas.

§ 1.º Cada cantão de polícia será constituído por dois cantões contiguos de conservação.

§ 2.º A divisão das estradas em secções e cantões será feita pelos directores de obras públicas dos distritos, e por elles submetida á aprovação superior.

(Continua).

Nos termos do artigo 3.º da lei de 23 de abril de 1896 e dos artigos 1.º e 2.º do decreto de 24 de setembro de 1898: hei por bem determinar, conformando-me com o parecer do conselho técnico de obras públicas que o engenheiro director das obras públicas do distrito de Leiria faça proceder á construção da estrada de serviço da estação de Bouro (caminho de ferro de oeste) para a estrada real n.º 63, Caldas da Rainha a Coimbra, e autorizar o referido engenheiro director a dispensar, no actual anno económico, com esses trabalhos a quantia de 1:000,000 reis.

O ministro e secretario d'estado dos negócios da fazenda, e o ministro e secretario d'estado dos negócios das obras públicas, comércio e indústria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço em 19 de outubro de 1900. — Rei. — *Anslemo de Assis e Andrade = José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar que o engenheiro, conselheiro José Augusto Correia de Barros, presidente do conselho de administração da companhia das docas do Porto e dos caminhos de ferro peninsulares, seja agregado, na qualidade de vogal, á comissão nomeada em portaria de 26 de setembro proximo passado, encarregada de estudar e propor ao governo as providências melhor adequadas para que a apropriação do porto de Leixões ao serviço comercial e a sua ligação ferro-viária com a alfândega da cidade do Porto, possam levar-se a efeito dentro de breve prazo.

Paço, em 20 de outubro de 1900. — *José Gonçalves Pereira dos Santos.*

Ministério dos negócios da marinha e ultramar Direcção geral do ultramar

3.º Repartição

Sendo da maior conveniência dar prompto cumprimento á carta de lei de 19 de agosto de 1899, que autoriza o governo a continuar o caminho de ferro de Benguela á fronteira leste da província de Angola;

Considerando que desde 1 de agosto ultimo se estão cobrando os rendimentos que constituem o fundo especial destinado a ocorrer ás despesas com tão importante melhoramento, e que não ha, portanto, dificuldades financeiras que obstem a que se inicie a construção d'aquela linha ferrea:

Ha Sua Magestade El-Rei, pelo ministério dos negócios da marinha e ultramar, por bem ordenar que se dê começo á construção da referida linha em 1 de janeiro de 1901, expedindo-se para esse efeito as ordens necessárias ao governador geral de Angola, e adoptando-se as demais providências que forem indispensáveis para tal efeito.

Paço, em 20 de outubro de 1900. — *Antonio Teixeira de Sousa.*

As linhas ferreas do Transvaal

E' ponto assente que as autoridades militares inglesas, para satisfazer as necessidades da indústria aurífera, iniciaram a construção de duas linhas ferreas no Transvaal.

A primeira d'estas linhas deve ser paralela á que, actualmente, atravessa o Witwatersrand, de Este a Oeste. Será construída a um quilometro, aproximadamente, ao sul d'esta linha. O seu principal destino é conduzir ás minas o carvão de Springs e de Boksburg, as madeiras de construção, as máquinas e, em geral, todas as mercadorias de grande peso. A linha actual

que, antes da guerra, não satisfazia as necessidades do serviço, fica reservada, mais especialmente, para os passageiros e para o tráfego de grande velocidade.

A linha sul partira d'um ponto proximo do ramal de Elandsfontein e será prolongado até Springs, na direcção de Este. A oeste passará por Rodepoort, por uma parte da French Rand e de Lancaster, terminando nas ilhas de Randfontein. Já começaram os trabalhos na secção compreendida entre Crown Deep e a Rand Central Ore Reduction.

A segunda linha, cujos trabalhos começaram já, também parte do Vaal River, para terminar em Johannesburg, ligando com a linha do Rand, a oeste da cidade, n'um ponto proximo de Consolidated Main Reef. Actualmente trabalham nas obras de terraplenagem uns dez mil cafres. O objectivo d'esta linha é fazer face ás dificuldades que poderiam surgir, depois da guerra, se a Netherlands Railway Company se opusesse a que as autoridades inglesas utilizassem a sua rede e suscitassem uma questão de arbitragem a propósito da revereção prevista no contrato.

Na colónia de Orange, a linha do Natal que, actualmente, termina em Bethlehem, vai ser prolongada até ligar com a linha principal nos arredores de Kronstad. D'este modo a Inglaterra ficará senhora absoluta de toda a rede ferroviária do Natal, do Orange e da Colónia do Cabo e terá uma via de penetração do Vaal River até Johannesburg, pela linha de que acabamos de falar. O que quer dizer que pode prescindir da Netherlands Railway Company e obrigar esta companhia a aceitar-lhe as condições caso lhe convenha a sua aquisição.

Dynamics Western Electric Company

As variadíssimas aplicações da electricidade e a actual generalisação do seu emprego como origem de luz e trabalho mecânico, na telegraphia e na galvanoplastia, dão razão ás nossas palavras.

O emprego das pilhas está hoje tão limitado que a escolha d'um bom dynamo impõe-se e sem dúvida, no dynamo da Western Company encontram-se reunidos os mais modernos e uteis aperfeiçoamentos de tão poderosas máquinas.

Extremamente sólido mas elegante é dotado de grande força electro-motriz é esta no entanto facilmente regulada, condição indispensável para certos casos como por exemplo a galvanoplastia.

De construção americana, é isto quasi uma garantia do seu bom funcionamento, pois se sabe como este país se tornou insigne na construção de todo o material eléctrico, a ponto de os próprios ingleses, que tão ciosos são da sua hegemonia industrial, não desdenharem adquirir aos seus irmãos d'álém mar a um tempo as carruagens que circulam nos seus tremvias urbanos e as poderosas máquinas que os animam e lhes dão o potencial preciso.

Os dynamos das nossas estampas não oferecem disposições novas, mas estão combinados os seus componentes por tal forma que dão ao conjunto um carácter de rusticidade que nos garante a sua conservação durante um largo período sem recuar attritos que prejudiquem a máquina ou extracorrentes que a inutilisem.

Ha máquinas, digamos assim, mais aristocráticas, mais elegantes, com outros organismos delicados: estas visam á simplicidade e robustez; são motores para lavorar e durar.

O emprego do aço na construcção de material de caminhos de ferro

Actualmente o aço substitue o ferro em quasi todas as suas applicações, principalmente para a construcção do material movel de caminhos de ferro. Esta generalisação resulta das qualidades proprias do aço, como são: a sua grande resistencia, a sua elasticidade, e o preço que, muitas vezes, é inferior ao do ferro.

O emprego do aço, muito restricto a principio, pelos maus resultados obtidos em consequencia da imperfeição dos processos de fabrico, vae-se desenvolvendo, pouco a pouco, á medida que progride a industria siderurgica.

O Boletim do Congresso de caminhos de ferro, relativo ao mez de julho ultimo, publica um trabalho muito importante do sr. Durant sobre os resultados d'um inquerito feito á maior parte das companhias do mundo com o fim de recolher esclarecimentos precisos ácerca do estado actual do emprego do aço na construcção do material de tracção e de transporte.

Actualmente nove decimas partes das caldeiras que se construem são de aço. A preferencia que se dá aos tubos de aço sobre os de latão justifica-se pelo seu preço mais vantajoso e pela menor dilatação do metal. As peças do mechanismo de propulsão são, geralmente, de aço, ao passo que as do mechanismo de distribuição são, quasi sempre, de ferro. Os eixos são de aço; as rodas ora de ferro, ora de aço.

Este ultimo metal tende a substituir o ferro forjado nas peças de difficult construcção. Nos wagons empregase hoje tanto aço como ferro. N'uma palavra: as qualidades industriaes conhecidas hoje no aço e as condições relativamente economicas do seu fabrico indicam bem que o numero das applicações do referido metal o irá augmentando, rapidamente.

LOCOMOTIVAS ELECTRICAS

Enumeramos, em seguida, servindo-nos do trabalho d'um engenheiro francez que occupa um alto cargo na administração municipal de Paris, as vantagens que tem para os habitantes d'uma cidade populosa a substituição da locomoção hippomovel pela electrica, seja ou não automovel.

1.º — Transporte duas vezes mais rapido dos passageiros com uma commodidade infinitamente maior.

2.º — Suppressão das obstrucções de toda a especie causadas pelos cavallos que ocupam tanto logar como um carro; que são sempre, mais ou menos difficeis de governar; que cahem, coxeiam e se atravessam na rua e que, amiude, recuam, inesperadamente.

3.º — Suppressão dos excrementos dos cavallos.

4.º — Suppressão das inumeras cavallariças, do mau cheiro que deitam, e de todos os seus accessorios.

5.º — Suppressão dos palheiros, causas de frequentes incendios.

6.º — Suppressão do estrago das calçadas pelo pisar continuo dos cavallos que as gastam.

7.º — Suppressão da poeira causada pelos cavallos.

8.º — Suppressão quasi absoluta da lama.

9.º — Economia consideravel da agua de rega actualmente necessaria para levantar a poeira e a lama.

10.º — Suppressão das inflamações de olhos e vias respiratorias originadas pela poeira.

11.º — Suppressão dos accidentes produzidos pelos cavallos desbocados.

12.º — Diminuição colossal no orçamento das despesas com conservação de calçadas.

13.º — Provavel augmento do numero de vehiculos de transporte, visto que a tracção animal desaparece com todo o seu cortejo de aborrecimentos e difficuldades.

14.º — Socorrer mais rapido para os incendios, porque as bombas automoveis são muito mais rapidas e de mais facil manejo que as bombas hippomoveis.

Os caminhos de ferro dos Estados Unidos

Como se sabe, na republica norte-americana dá-se grande incremento á constituição dos *trusts* financeiros e facilita-se, o mais possivel, a formação de syndicatos monopolisadores de todos os ramos da industria e do commercio. E' claro que d'esta tendencia não podiam ser excluidos os caminhos de ferro.

No dominio ferro-viario teem os referidos syndicatos obtido resultados verdadeiramente formidaveis. Entre 28 companhias ou *systems* exploram nada menos de 147.061 milhas, ou sejam 236.768 kilometros de via ferrea, segundo vêmos no *Railway Age*. Damos, em seguida, a relação d'essas companhias ou *systems* com a indicação do numero de milhas que cada uma explora:

| | Milhas |
|---|---------|
| 1 New York Central (linhas Vanderbilt). | 10.410 |
| 2 Pennsylvania | 10.392 |
| 3 Canadian Pacific | 10.018 |
| 4 Southern Pacific | 9.362 |
| 5 Chicago and Northwestern | 8.463 |
| 6 Chicago, Burlington and Quincy | 8.001 |
| 7 Southern | 7.887 |
| 8 Atchison Topeka and Santa Fé | 7.880 |
| 9 Chicago Milwaukee and Saint Paul | 6.437 |
| 10 Union Pacific | 5.584 |
| 11 Northern Pacific | 5.449 |
| 12 Missouri Pacific | 5.324 |
| 13 Illinois Central | 5.263 |
| 14 Great Northern | 5.201 |
| 15 Louisville and Nashville | 5.077 |
| 16 Grand Trunk | 4.656 |
| 17 Chicago Rock Island and Pacific | 3.771 |
| 18 Baltimore and Ohio | 3.605 |
| 19 Boston and Maine | 3.243 |
| 20 Colorado and Southern | 2.584 |
| 21 Seabord Air Line | 2.540 |
| 22 Erié | 2.507 |
| 23 Missouri Kansas and Texas | 2.406 |
| 24 Wabash | 2.358 |
| 25 Atlantic Coast Line | 2.278 |
| 26 Lehigh Valley | 2.178 |
| 27 Plant System | 2.140 |
| 28 New York, New Haven and Hartford | 2.047 |
| Total | 147.061 |

D'estas 147.061 milhas, umas 11.600, approximadamente, vão até o Canadá e pertencem ao «Canadian» e ao «Grand Trunk».

Por conseguinte entre 26 companhias se repartem os lucros que dá a exploração de 135.000 milhas ou sejam 217.000 kilometros dentro do territorio dos Estados Unidos, o que constitue 70 p. c. de toda a rede, pois que, segundo os ultimos dados officiaes, a extensão total das linhas ferreas que atravessam aquelles estados é de 202.677 milhas, ou sejam 326.310 kilometros, assim classificados :

| | Milhas |
|--------------------------|---------|
| Linhos da via unica..... | 189.294 |
| » » dupla..... | 11.546 |
| » » triplice | 1.047 |
| » » quadrupla..... | 790 |
| Total..... | 202.677 |

Por estas notas se vê que, dentro de muito pouco tempo, o *trust* dos caminhos de ferro acabará por tornar-se senhor absoluto da grande rede ferroviária da república norte-americana. Não chega a uma terça parte da rede dos Estados Unidos o que não está em poder do syndicato monopolizador d'este ramo de industria.

Um comboio que corta o Vento

Um engenheiro norte-americano, o sr. Adams, inventou um comboio que corta o vento.

Os lados d'este comboio formam duas linhas perfeitamente lisas, sem interrupção, desde a machine ao *fourgon* da cauda. A machine tem o feitio da prôa d'um barco. Uma serie de pranchas, que descem até o nível da via, tapam os eixos e rodas das carruagens, não deixando espaço para que o ar alli entre e embarace a marcha do comboio.

O «comboio que corta o vento», como lhe chama o seu inventor, foi experimentado no ultimo dia de maio ultimo no caminho de ferro de Baltimore e Ohio. Não produz quasi ruido algum na sua marcha; deslisa sobre os *rails* como um navio de crystal sobre um mar de azeite.

Com uma machine de 58 toneladas e rebocando seis wagons pesadissimos, cheios de carga, percorreu os 74 kilometros que ha entre Baltimore e Washington em 37 minutos e 30 segundos. Isto equivale, quasi a bater o *record* da velocidade na marcha dos comboios, embora a machine tivesse a metade da força das que arrastam os grandes comboios expressos.

Os principaes constructores americanos de caminhos de ferro são de parecer que se descobriu o verdadeiro segredo para aumentar em grande proporção, a velocidade dos comboios.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 21 d'outubro de 1900.

O assumpto do dia nos circulos financeiros, como nos circulos politicos, é o plano do sr. ministro da fazenda que deve ser discutido ámanhã na reunião do conselho de ministros, aniosamente esperada por todos.

Segundo os melhores autores o sr. conselheiro Anselmo de Andrade, para quem n'este momento, convergem as attenções geraes, supprime o imposto do real d'água em todo o paiz, aumentando, em compensação, o preço das licenças dos estabelecimentos que vendem generos sujeitos a esse velho tributo. Suprime, também, a contribuição de rendas de casa. Para compensar as perdas que estas duas suppressões representam para o tesouro conta o sr. ministro da fazenda com accrescimos de receitas e reduções de despesas avaliadas em perto de cinco mil contos de réis.

A parte mais importante d'esta verba resultará da criação do Banco do Estado. O sr. Anselmo de Andrade pensa em reivindicar para o Estado os lucros da emissão de notas que é, essencialmente, uma função collectiva. D'ahi o seu projecto de substituir o Estado ao Banco de Portugal e ao Banco Ultramarino, quanto a este no que diz respeito ao goso do privilegio da emissão fiduciaria no ultramar. As acções do Banco de Portugal serão trocadas por acções do novo banco ou titulos de dívida publica interna,

á escolha dos accionistas, e por preços fixados equitativamente. O capital da nova instituição será constituído pelo das acções dadas em troca das do Banco de Portugal e por aquelle com que o Estado entrar, em ouro, o qual poderá sahir dos valores que se projecta resgatar por meio d'um novo contracto com a Companhia dos Tabacos. Os lucros do Banco do Estado, funcionando no continente e no ultramar são calculados em 1.600 contos de réis annuaes.

Temos agora a parte respeitante aos tabacos. O sr. ministro da fazenda só desiste da faculdade que o Estado tem de rescindir em 1907 o actual contracto se a Companhia lhe assegurar um augmento de receita que, em renda fixa e percentagem de lucros, regule por 1.000 contos de réis annuaes. E espera alcançá-lo. Tambem o sr. Anselmo de Andrade espera obter da Companhia dos Tabacos um emprestimo de nove mil contos para resgate das 72.000 obrigações dos caminhos de ferro e para pagamento do resto da nossa dívida fluctuante no estrangeiro e no débito interno á propria Companhia.

Uma outra proposta do sr. ministro da fazenda, modifica o regimen da contribuição predial convertendo esta de imposto de repartição em imposto de quotidade. A quota será de 15 p. c. para a propriedade rustica e de 10 p. c. para a urbana, sendo abolidos os adicionaes. Augmento provavel de receita com esta medida: 700 contos de réis.

Sommem-se este augmento, o lucro: do Banco do Estado, o accrescimo da renda dos tabacos, a redução de despesa da guarda fiscal proveniente da suppressão do real de agua, e o producto do novo sello da licença para estabelecimentos que vendem generos sujeitos a esse imposto. E teremos a quantia de 3.700 contos. Mas ha mais ainda. O sr. Anselmo de Andrade espera tirar mais 1.300 contos de outras propostas que serão ámanhã, tambem, submettidas ao conselho de ministros. Uma d'ellas é uma nova applicação do principio da desamortisação decretada em 1861 e 1866, applicação de que o sr. ministro da fazenda conta tirar grandes lucros para o thesouro.

O sr. Anselmo de Andrade, apresentando assim a parte essencial do seu plano, que não todo elle, espera equilibrar o orçamento e arranjar até um excedente de 3.400 contos. Resta saber se o projecto vingará. Nas suas linhas geraes a opinião publica recebeu-o com agrado e satisfação. Não será por falta do seu apoio que elle ha de deixar de se impôr e de se converter em facto. Mas a politica começa a enredal-o e a envolver-o nas suas teias. Fala-se em crise ministerial resultante da discordancia dos outros ministros com os planos financeiros do sr. Anselmo de Andrade. Emfim: o que fôr soará.

* * *

O movimento da praça durante a ultima quinzena foi fraco. A paralysação dos negocios da África Occidental e a crise bancaria do Brazil, influiram poderosamente para isso.

Os descontos estiveram mais animados, em resultado dos depositos começarem, novamente, a affluir aos bancos.

As taxas foram favoraveis regulando entre 5 1/2 e 6 1/2 %.

Os reportes foram pouco numerosos, mas ressentiram-se, também, d'esse symptoma animador.

O movimento no mercado cambial apresentou as mesmas oscilações das semanas anteriores.

* * *

Quanto a Bolsa: as inscrições não se sustentaram em preços devido á affluencia de papel que veio ao mercado. Nos outros valores de estado pouco movimento e as oscilações costumadas de preços.

As acções do Banco de Portugal continuaram a ter muita procura. Pouco papel, porém, apareceu á venda. Muito procuradas as acções do Banco Commercial, e das Companhias de Moçambique e da Zambezia. Outro tanto não sucedeua ás do Banco de Lisboa & Açores, ás da Companhia dos Tabacos e ás da Companhia dos Phosphoros.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|---------------------|----------|---------|--------------------------------|
| Londres 90 d/v... | 3811/16 | 38 5/8 | Desconto no Banco de Portugal. |
| » cheque.. | 38 1/4 | 38 1/8 | 5 1/2 % |
| Paris 90 d/v..... | 745 | 746 | No mercado |
| » cheque..... | 749 | 751 | Agio Buenos Ayres |
| Berlim 90 d/v..... | 303 | 304 | 236 |
| » cheque | 306 | 307 | Cambio do Brazil |
| Francfort 90 d/v... | 303 1/2 | 304 1/2 | Premio da libra |
| » cheque .. | 306 1/2 | 307 1/2 | 1.680 |
| Madrid cheque .. | 935 | 945 | a |
| | | | 1.6700 |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | OUTUBRO | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 29 | 30 | 31 |
| Lisboa: Inscrições de assent. | 36,90 | 37,13 | 37,30 | 37,20 | 37,08 | 37,20 | 37,25 | 37,25 | 37,25 | - | 36,95 | 36,95 | 37 | 37,10 |
| » coupon | - | 37,10 | 37,25 | 37,20 | 37,20 | - | 37,15 | 37,15 | 37,10 | 37 | 36,90 | 36,80 | - | 36,95 |
| Obrig. 4% 1888 | - | 18.450 | 18.500 | 18.500 | - | 18.450 | 18.450 | 18.400 | 18.400 | - | 18.400 | 18.400 | 18.400 | 18.400 |
| » 4% 1890 assent..... | - | - | - | - | - | - | - | 44.000 | 44.500 | - | 44.500 | - | - | - |
| » 4% 1890 coupon... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 44.000 |
| » 4 1/2% assent..... | 50.200 | - | 50.500 | - | - | 50.200 | - | - | 50.600 | 50.600 | - | - | - | 50.700 |
| » 4 1/2% coup. int... | - | 50.500 | - | - | - | - | - | - | - | 50.500 | - | 50.300 | 50.600 | - |
| » 4 1/2% externo..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon ... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Acções B. de Portugal..... | 143.500 | - | - | 145.500 | 145.000 | - | - | 145.500 | 145.600 | 145.700 | 145.700 | 145.700 | 145.300 | 145.000 |
| » Commercial | - | - | - | - | - | - | - | 124.000 | - | 124.000 | - | - | - | - |
| » N. Ultramarino .. | - | 124.500 | - | - | - | - | - | - | - | - | 124.000 | 124.000 | - | - |
| » Lisboa & Açores | - | 118.000 | - | 118.000 | - | 118.000 | - | 118.000 | - | - | - | - | - | 118.000 |
| » Tabacos coupon ... | 129.000 | 129.500 | 129.500 | - | - | - | 129.500 | - | 129.000 | 129.000 | - | 129.000 | 129.000 | 129.000 |
| » Comp. Real | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. prediaes 6% | - | 94.600 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 94.600 | - | - |
| » 5% | - | - | - | - | - | 91.100 | 91.100 | - | 91.100 | - | - | 91.000 | - | - |
| » C. Real 3% 1.º grau | 76.000 | 76.300 | 76.300 | - | - | - | - | - | 76.000 | - | 76.300 | 76.500 | - | - |
| » » 3% 2.º grau | 22.100 | - | 22.300 | 22.500 | - | - | 22.500 | - | - | 21.700 | 21.700 | 21.700 | 21.600 | 21.600 |
| » C. Nacional | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Atravez Africa..... | 75.600 | 75.500 | 76.000 | 75.300 | 75.300 | 75.300 | 75.300 | 75.300 | 75.200 | 75.200 | - | - | - | 75.600 |
| Paris: 3% portuguez | 23,45 | 23,35 | 23,20 | 23,25 | 23,50 | 23,60 | 23,35 | 23,35 | 23,50 | 23,40 | 23,60 | 23,50 | 23,55 | - |
| Acções Comp. Real | - | - | 70,25 | 70,75 | 71 | - | 70,50 | 70 | 71 | - | - | - | 70,50 | - |
| » Madrid Caceres | - | - | - | - | - | 36 | - | 34 | 34,25 | 34 | 35,75 | 34,50 | 34 | - |
| » Norte de Hespanha | 190 | 185 | 183 | 182 | 188,50 | 187 | 189 | 183 | 181 | 180 | - | - | - | - |
| » Madrid Zaragoza | 276 | 272 | 269 | 272 | 278,50 | 275 | 274 | 270 | 269 | 265 | - | - | - | - |
| » Andaluzes | 305 | 299 | 300 | 300 | 310 | 304 | 300 | 295 | 300 | 290 | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | 304 | 303 | 303,50 | 303,50 | - | 303 | 303 | 302 | 302 | 302 | 303 | 303 | 304 | - |
| » » 2.º grau | 89,50 | 89,50 | 89 | 89,50 | - | 88 | 87,50 | 87,50 | 89 | 87,50 | 87 | 87,50 | 87,50 | - |
| » C. Beira Alta | 76,50 | 76 | 76 | - | 76 | 75,50 | - | 75 | 75 | - | - | - | - | - |
| » Madrid Caceres | 82 | - | - | - | 81 | 84,50 | 84,50 | 85 | - | 85,50 | 84 | 82 | 81 | - |
| » N. Hesp. (1.º hyp.) | 305,50 | 306 | 308 | 305,50 | 310 | 310 | 308,50 | 307 | 307 | 306 | - | - | - | - |
| Londres: 3 / portuguez | 28,37 | 23,25 | 23,25 | 23,25 | 23,37 | 23,37 | 23,37 | 23,37 | 23,25 | 23,37 | 23,37 | 23,37 | 23,37 | - |
| Obrig. Atravez Africa | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | - |
| Amsterdam: Atravez Africa | - | 58,50 | 58,50 | 58,75 | 58,75 | 58,88 | 58,56 | 58,56 | 58,50 | 58,93 | 58,93 | 59 | 59,93 | - |
| Bruxellas: Atravez Africa | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | 57 | - |

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhos | Periodo de exportação | 1900 | | | 1899 | | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|-------------------------------------|-----------------------|------|-----------------|----------------|------|-----------------|----------------|---------------------------|--------------------|----------------------|--------|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. | Kil. | Totaes | Kilom. | Réis | Réis | Réis | Réis |
| COMPAGNA REAL | de a | 693 | Réis 89.452.000 | Kilom. 129.079 | 693 | Réis 82.966.173 | Kilom. 119.720 | 3.129.404.000 | Réis 2.982.034.613 | Réis 147.369.387 | Réis - |
| | 1 7 Out. | » | Réis 87.355.000 | Kilom. 126.024 | » | Réis 82.966.173 | Kilom. 119.720 | 3.216.739.000 | Réis 3.065.000.786 | Réis 151.738.214 | Réis - |
| Nova rede garantida | 1 7 Out | 380 | Réis 11.433.000 | Kilom. 30.086 | 380 | Réis 10.396.827 | Kilom. 27.360 | 402.931.000 | Réis 382.454.387 | Réis 20.476.613 | Réis - |
| | 8 14 » | » | Réis 10.849.000 | Kilom. 28.550 | » | Réis 10.396.827 | Kilom. 27.360 | 413.780.000 | Réis 392.851.214 | Réis 20.928.786 | Réis - |
| Sul e Sueste | 3 9 Set. | 488 | Réis 24.381.750 | Kilom. 49.962 | 475 | Réis 22.187.360 | Kilom. 42.499 | 662.965.079 | Réis 646.027.070 | Réis 16.938.009 | Réis - |
| | 10 16 » | » | Réis 23.926.300 | Kilom. 49.029 | » | Réis 22.401.705 | Kilom. 47.161 | 686.891.379 | Réis 668.428.775 | Réis 18.462.604 | Réis - |
| Minho e Douro | 30 5 Ag. | 353 | Réis 10.052.766 | Kilom. 28.480 | 353 | Réis 8.570.820 | Kilom. 24.279 | 691.748.988 | Réis 657.599.118 | Réis 34.149.870 | Réis - |
| | 17 23 Set. | 253 | Réis 8.423.126 | Kilom. 33.292 | 253 | Réis 8.049.788 | Kilom. 31.817 | 261.825.394 | Réis 234.921.761 | Réis 26.903.633 | Réis - |
| Beira Alta | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 27 2 Set. | 105 | Réis 2.056.746 | Kilom. 19.588 | 105 | Réis 1.718.039 | Kilom. 16.362 | 54.277.529 | Réis 51.984.280 | Réis 2.293.249 | Réis - |
| Nacional — Mirandella e Vizeu | 3 9 » | » | Réis 2.108.979 | Kilom. 20.085 | » | Réis 1.610.496 | Kilom. 15.338 | 56.386.508 | Réis 53.594.776 | Réis 2.791.732 | Réis - |
| | 10 16 » | » | Réis 2.367.406 | Kilom. 22.546 | » | Réis 1.718.016 | Kilom. 16.362 | 58.753.914 | Réis 55.312.792 | Réis 3.441.122 | Réis - |
| Guimarães | | | | | | | | | | | |

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Maio

| | (Valores em mil réis) | |
|---|-----------------------|------------|
| Importação para consumo | 1900 | 1899 |
| I — Animaes vivos..... | 943.694 | 831.597 |
| II — Materias primas para as artes e industrias..... | 12.516.928 | 9.513.045 |
| III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..... | 2.962.521 | 2.986.549 |
| IV — Substancias alimenticias..... | 6.605.811 | 6.437.156 |
| V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 1.451.430 | 1.278.971 |
| VI — Manufacturas diversas..... | 1.663.334 | 1.475.045 |
| Taras..... | 36.533 | 51.159 |
| Total..... | 26.180.251 | 22.573.522 |
| Exportação nacional e nacionalizada | | |
| I — Animaes vivos..... | 1.690.702 | 1.326.344 |
| II — Materias primas para as artes e industrias..... | 2.392.730 | 2.021.740 |
| III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..... | 1.322.268 | 1.228.937 |
| IV — Substancias alimenticias..... | 7.011.346 | 7.145.046 |
| V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos..... | 61.864 | 55.933 |
| VI — Manufacturas diversas..... | 1.032.813 | 837.841 |
| Total..... | 13.511.723 | 12.615.841 |

TRACÇÃO ELECTRICA

Hespanha

Vão ser adjudicadas as concessões dos tremvias com motores electricos, de Puerta de Hierro a Aravaca e Pozuelo de Alarcon, na província de Madrid e de Sierra Bullones a Sotondrio. O primitivo concessionario da primeira linha o sr. D. Juan de Hortega, consul de Portugal em Madrid, e da segunda a sociedade mineira de Sant'Anna.

Continuam os trabalhos de construcção do tremvia electrico de Barcelona a Masnou estando quasi concluido o troço até Badalona. A empresa concessionaria, que é belga tenciona prolongar a linha até Mataró, passando por Tiana Premiá e Vilasar de Dalt.

O sr. D. Thomaz Campuzano y Aguirre apresentou um projecto e sollicitou a concessão, d'um tremvia de via estreita, com motor electrico, desde a ponte de Toledo, em Madrid até Getafe por Carabancheles e Leganés, com um ramal para o hospital militar de Carabanchel.

Vae ser adjudicada a concessão d'um tremvia electrico na cidade de Cadiz e seus bairros extramuros.

Belgica

Volta a falar-se na construcção do tremvia electrico entre Bruxellas e Anvers, em consequencia de ser cada vez maior o movimento entre aquellas duas cidades.

A gare subterranea de Bruxellas será estabelecida na praça do Palacio e a linha seguirá sob as ruas Royal e

e Royale-Sainte-Marie em tunnel como o metropolitano de Paris. A partir de Schaerbeek os comboios sahirão do tunnel e a linha será quasi paralela ao actual caminho de ferro até Anvers. Uma das estações será em Malines.

O percurso deve ser feito em 28 minutos sendo a extensão da linha de 43 kilometros e 200 metros.

O engenheiro Empain, auctor do projecto, calcula em cinquenta milhões as despesas a fazer com a construcção da linha.

O projecto foi submetido á approvação do governo e deve receber, em breve, a sancção das camaras.

Italia

Foi aberto á exploração n'um dos dias da semana passada, o caminho de ferro electrico de Trieste a Barcola.

LINHAS PORTUGUEZAS

A linha de Benguella. — O conselho superior tecnico de obras publicas do ultramar, em duas sessões, ocupou-se, largamente do exame do projecto elaborado pelo sr. Costa Serrão para o caminho de ferro de Benguella, cujos trabalhos de construcção devem começar no dia 1 de janeiro do proximo anno segundo consta da portaria que publicamos hoje na *Parte Official* da nossa «Gazeta».

O sr. Costa Serrão, depois de ter procedido, em virtude de instrucção que recebera, a um demorado reconhecimento para fixar o ponto de partida do caminho de ferro de penetração que fôra encarregado de estudar, preferiu a bahia de Lobito que reune effectivamente excellentes condições. Vasta, abrigada, com grande profundidade de agua, podendo dar acolhida a grande numero de embarcações, apresentava todas as condições reclamadas para junto d'ella se estabelecer a testa da linha ferrea.

O reconhecimento do terreno por onde deve dirigir-se esta linha foi tambem difficulte e demorado.

O sr. Costa Serrão elaborou o projecto definitivo da primeira secção, na extensão de cerca de 24 kilometros, desde Benguella até o monte Sahoia. D'esta secção os primeiros 14 kilometros são de construcção muito facil, e pôdem desde já começar-se; os outros são muito difficultes e reclamam novos estudos, parecendo conveniente adoptar uma variante indicada.

Em todo o caso poderá adoptar-se o systema seguido hoje na construcção de muitas linhas ferreas, estudando e construindo. Em quanto se procede á construcção da primeira secção, procede-se aos estudos da segunda e assim successivamente.

A primeira secção do caminho de ferro de Benguella é naturalmente a que vae do Lobito a Benguella, mas essa reclama ainda estudos complementares.

Sul e Sueste. — O conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, na sua ultima sessão, ocupou-se da ligação de serviços de grande velocidade em Lisboa, entre o Sul e Sueste e as outras linhas do paiz, e aprovou uma proposta da direcção dos mesmos caminhos de ferro do Sul e Sueste para continuação de applicação dos freios de couro no material dos comboios de passageiros.

O sr. conselheiro Justino Teixeira, assumiu a direcção interina dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Já começaram os trabalhos para o estabelecimento da via dupla entre as estações do Pozuelo e Villalva, na linha de Madrid a Irun.

*

Progridem com toda a actividade os trabalhos do caminho de ferro central de Aragão, na secção compreendida entre Dareca e Barbaguena. Estão terminadas as terraplenagens e começou já a montagem das pontes metálicas e a construção das casas dos guardas e das estações.

*

Foi transferida para o sr. Marquez do Civaselice a concessão do caminho de ferro de Granada ao Porto de Calahenda, por Motril, primitivamente feita ao sr. Gastão Boulaine.

*

Segundo consta, uma poderosa companhia internacional está resolvida a tomar a seu cargo a totalidade da rede de caminhos de ferro secundários sem outro auxílio que não seja a garantia de 4 p. c. de juro sobre o capital de construção, garantia que, reci procamente, dará direito ao governo para participar dos lucros que excedam um determinado limite.

França

Foi inaugurado, ha dias, o primeiro caminho de ferro de interesse local, construído pelo departamento do Sena-Inferior: o de Montérolier-Buchy a Saint-Saëns. A exploração está a cargo da companhia do Norte.

Suissa

Estão com sorte os *touristes* estrangeiros que de todos os pontos do globo acodem à Suissa a admirar as bellezas naturaes d'aquelle paiz. Em breve poderão gosar, com toda a commodiade, o maravilhoso espetáculo que oferece o Jungfrau, sem correr o perigo da ascensão.

Actualmente está-se construindo alli um caminho de ferro pittorescos entre os mais pittorescos, que partirá de Scheidegg, atravessando o Eiger e o Monje. Este caminho de ferro deixará os passageiros a 73 metros do cimo do Jungfrau. Neste ponto os *touristes* encontrarão um ascensor vertical que os conduzirá ao alto da montanha, onde se estabeleceu um magnífico *restaurant*.

China

Terminou a construção do troço meridional da linha ferrea estratégica do Este da China, que parte de Porto-Arthur e vai até a estação de Telin, ao norte de Mukden.

O referido troço tem 530 quilometros, approximadamente, e levou um anno a construir.

Só falta fazer os edifícios das estações e as casas dos guardas da linha.

Canadá

No semestre findo em 30 de junho as receitas brutas da companhia Canadian Pacific Railway elevaram-se a 14.167.798 dollars e as despesas de exploração a 8.889.851, o que dá um producto líquido de 5.277.947.

O dividendo distribuído aos accionistas foi de 2 e meio p. c.

Sião

O terceiro relatório anual relativo ao tráfego, no anno de 1899, do caminho de ferro siamez, conhecido pelo nome *Nagara Rajasina Railway* (Bangkok a Horat), apresentado pelo sr. Gehrtz, director geral dos caminhos de ferro de Sião, dá á referida linha a extensão de 125 quilometros, e diz que transitaram n'ella 497.848 passageiros, isto é, mais 80.022 que no anno anterior.

Os bilhetes produziram: 555.373 francos em 1899 e 472.125 francos em 1898, o que equivale a um aumento de 19 p. c. para o numero de passageiros e de 18 p. c. para os preços de transportes.

O tráfego em mercadorias foi de 30.810 toneladas em 1899 contra 22.654 toneladas em 1898, o que dá, respectivamente, 265.716 francos e 175.407 francos. Houve, pois, um aumento de 36 p. c. em relação ao numero de toneladas transportadas e de 51 p. c. em relação ás receitas.

O rendimento kilometrónico foi avaliado em 6.625 francos (exercício de 1890) contra 5.229 (exercício de 1898), o que equivale a um aumento de 27 p. c.

Deve notar-se que as quantias gastos até hoje com a construção da linha Bangkok-Gen-Hoi atingem 12.300.000 francos. O producto líquido da sua exploração representa, p. c., em 1899, 2,9 p. c. do capital empregado.

Italia

Foi aprovado o novo projecto para construção do caminho de ferro de Alexandria-Ovada. A extensão da linha é de 30 quilometros. Quanto a obras de arte tem uma ponte sobre o Bormida e uma ponte viaducto sobre o Orba.

Russia

A construção do caminho de ferro transiberiano foi, como se sabe, levada a cabo com grande rapidez. Em 9 annos de trabalho a via construída chegava a 5.062 *verstas* (a *versta* é uma medida que equivale a 1.066 quilometros) o que dá um termo médio de 562 *verstas* por anno. A extensão total da linha ferrea, incluindo o ramal da Mandchuria, será de 8.313 *verstas*, sendo o itinerario mais directo d'um Oceano a outro o seguinte: Havre, Paris, Colonia, Berlim, Varsóvia, Moscow, Samara, Iskotsk e Vladivostock. Das 1.220 *verstas* a percorrer, 450 pertencem á França, 150 á Bélgica, 1.000 á Alemanha, 3.400 á Russia da Europa e 6.110 á Russia asiatica e á Mandchuria.

Os resultados da exploração teem excedido todas as previsões. Em 1896 o movimento foi o seguinte: 417.000 passageiros e 11.433.000 kilos de mercadorias; em 1897: 600.000 passageiros e 27.485.000 kilos de mercadorias; em 1899: 1.075.000 passageiros e 40.759.000 kilos de mercadorias. Das mercadorias transportadas para a Siberia os cereais representam 2%. Seguem-se, por sua ordem: a carne, a caça, a manteiga, as pelles, a lã e os ovos.

Uma vez terminada, totalmente a linha, o preço da passagem de Moscow a Vladivostock será de 115 rublos, em 1.ª classe, com cama — o preço d'uma viagem de Paris a Londres.

República Argentina

A empre a dos caminhos de ferro de Entre-Ríos vai construir, em breve, um ramal entre a actual estação Lucas Gonzalez e o Sauce, província de Corrientes. Tambem a mesma empresa mandou estudar um projecto de ramal entre Villaguay e Concordia.

*

A companhia dos caminhos de ferro de Buenos Ayres ao Pacífico vai construir uma nova linha entre Italé e Villa Esperanza.

Estados Unidos

O *Intestate Commerce Commission* acaba de publicar um interessante resumo do relatório estatístico das operações dos caminhos de ferro da república norte-americana durante o anno findo em 30 de junho de 1899.

As receitas médias por milha elevaram-se n'esse anno a mais de 7.000 dollars, cifra que só fôra atingida nos annos de 1892 e 1893. Em 1892 a receita média anual foi de 7.213 dollars, em 1893, de 7.190.

Damos, em seguida, algumas notas da exploração durante os tres ultimos annos:

| | 1899 | 1898 | 1897 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Extensão da rede completa, milhas..... | 189.295 | 186.396 | 184.428 |
| Augmento durante os doze meses..... | 2.899 | 1.968 | 1.652 |
| Extensão das linhas..... | 252.364 | 247.533 | 243.444 |
| Extensão da rede explorada... | 187.535 | 184.648 | 183.284 |
| Numero de sociedades..... | 2.049 | 2.047 | 1.987 |
| Locomotivas (numero)..... | 36.703 | 36.234 | 35.986 |
| Wagons de passageiros..... | 33.850 | 33.595 | 33.626 |
| Wagons de mercadorias..... | 1.295.510 | 1.245.826 | 1.221.730 |
| Numero de linhas entre as mãos de particulares | 71 | 91 | 128 |
| Extensão d'esta rede (milhas) | 9.853 | 12.745 | 17.862 |
| Wagons e locomotivas com p. w. r. br'ks..... | 808.074 | 641.262 | 515.286 |
| Wagons munidos de freios automaticos..... | 1.137.710 | 900.574 | 678.725 |
| Material circulante (total)..... | 1.375.916 | 1.326.174 | 1.207.480 |
| Numero de empregados..... | 928.924 | 874.558 | 823.476 |
| Numero de empregados por 100 milhas..... | 495 | 474 | 449 |

| | | | |
|---|-----------|-----------|----------|
| Capital, acções ordinarias (milhões de dollars)..... | 4,323-3 | 4,260-3 | 4,377-1 |
| Capital, acções privilegiadas (milhões de dollars)..... | 1,191-7 | 1,119-0 | 997-6 |
| Capital, acções, total (milhões de dollars)..... | 5,515-9 | 5,388-3 | 5,364-7 |
| Obrigações (milhões de dollars)..... | 5,518-9 | 5,440-3 | 5,270-4 |
| Dívida fluctuante (milhões de dollars)..... | 554-3 | 540-0 | 578-5 |
| Capital total, acções e obrigações (milhões de dollars)..... | 11,033-9 | 10,818-6 | 10,635-0 |
| Capital total, acções e obrigações (por milha)..... | 60,556-0 | 60,343-0 | 59,960-6 |
| Dividendos pagos (milhões de dólars)..... | 111-0 | 96-2 | 87-1 |
| P. c. do capital não remunerado | 59-4 | 66-3 | 70-1 |
| Idem de bens hypothec. não remunerados | 7-4 | 11-4 | 13-6 |
| Receitas brutas, passageiros (milhões de dollars)..... | 291-1 | 267-0 | 251-1 |
| Receitas brutas de mercadorias (milhões de dollars)..... | 913-7 | 876-7 | 772-8 |
| Receitas brutas totaes comprendendo receitas diversas (milhões de dollars)..... | 1,313-6 | 1,247-3 | 1,122-1 |
| Média por milha | 7,005-2 | 6,755-0 | 6,122-0 |
| Despesas de exploração (milhões de dollars) | 857-0 | 818-0 | 752-5 |
| Receitas líquidas..... | 456-6 | 429-4 | 369-6 |
| Outros rendimentos..... | 148-7 | 138-2 | 125-1 |
| Receitas totaes..... | 605-3 | 567-6 | 494-7 |
| Disponível para os dividendos | 164-1 | 140-3 | 81-3 |
| Dividendos pagos..... | 111-1 | 96-2 | 87-4 |
| Número de viajantes transportados (milhões)..... | 523-2 | 501-1 | 489-4 |
| Número de viajantes por milha (milhões)..... | 14,591-3 | 13,379-9 | 12,256-9 |
| Mercadorias transportadas (milhões de toneladas)..... | 959-7 | 879-0 | 741-7 |
| Mercadorias transportadas por milha (milhões de toneladas)..... | 123,667-3 | 144,077-6 | 95,139-0 |
| Empregados mortos..... | 2.210 | 1.958 | 1.693 |
| " feridos | 34,923 | 31,721 | 27,627 |
| Passageiros mortos..... | 240 | 221 | 222 |
| Outras pessoas mortas..... | 4,674 | 4,680 | 4,522 |
| " feridas..... | 6,255 | 6,176 | 6,269 |
| Total das mortes..... | 7,123 | 6,859 | 6,437 |
| " dos feridos..... | 44,620 | 40,882 | 36,731 |

Notará o leitor que a totalidade da rede difere da extensão explorada. Mas o caso explica-se. E' que algumas linhas são exploradas ao mesmo tempo por diversas companhias.

Inglaterra

Está sendo elaborado o projecto d'um novo tunnel sob o Tamisa, de Retherhisle a Ratchiffe.

As despesas de construção estão avaliadas em cerca de meio milhão de libras sterlinas.

NOTAS VARIAS

Rendimento dos caminhos de ferro na Europa. — Segundo um relatório oficial publicado na Alemanha, os rendimentos anuais dos caminhos de ferro em diversos países da Europa são os seguintes: na Holanda 27.500 francos; na Austria-Hungria 27.000; na Suíça 33.600; em França 35.900; na Alemanha 46.000; na Belgica 51.000; em Inglaterra 68.000.

Por outro lado a França gasta com os seus caminhos de ferro 52% das receitas; a Alemanha 55,7%; a Austria-Hungria 56,6%; a Inglaterra 57%; a Belgica 59,9%; a Suíça 60,7%; a Holanda 65,6%. Na Austria-Hungria três quartas partes das despesas provêm de mercadorias; na Alemanha e na Belgica dois terços. Nos outros países o tráfego de mercadorias produz, apenas, de 50 a 55% do total.

Para cada 100 quilómetros a Inglaterra tem 55 locomotivas; a Belgica 69; a Austria-Hungria 22; a Holanda e a França 27; a Suíça 28; e a Alemanha 36. Para

os mesmos 100 quilómetros tem a Inglaterra 130 carruagens para passageiros, a Belgica 135, a Austria-Hungria 48, a Holanda 69, a Suíça 70, a França 71 e a Alemanha 72. Finalmente, quanto a wagons de mercadorias, o número dos que a Inglaterra tem para cada 100 quilómetros excede os da Alemanha, França e Austria-Hungria reunidas.

Caminhos de ferro sem locomotiva. — O sr. Haldorff, engenheiro inglez, inventou um sistema de caminho de ferro de grande velocidade que evita o uso da locomotiva ou de qualquer outro rebocador.

Neste sistema o movimento dos comboios produz-se, simplesmente, pela gravidade. Para esse fim a linha é dividida em secções cujos extremos podem levantar-se ou baixar-se à vontade por meio de motores hidráulicos ou outros, para dar à via o declive necessário à propulsão dos comboios.

O inventor do sistema atribui-lhe as vantagens seguintes:

1.º Assim como nos outros sistemas a velocidade diminui à medida que a carga aumenta, aqui aumentará com a carga.

2.º Não há necessidade de paragens para tomar carvão e água.

3.º A tendência natural do sistema é aumentar a velocidade dos comboios.

O processo é original mas a sua utilidade só poderá ser comprovada pela prática.

Um comboio blindado. — Na cidade ingleza de Leeds acaba de experimentar-se uma locomotiva destinada a rebocar um comboio blindado de artilharia composto de três carruagens pesadíssimas. A máquina em questão tem uma força de 75 a 80 cavalos. Está completamente protegida por uma blindagem de aço e nickel, cuja espessura (12 milímetros e meio) pode resistir ao tiro das Mauser e às granadas. A couraça desarma-se.

A caldeira, com tubos de aço, tem um extraordinário poder de produção de vapor. As rodas têm 60 centímetros de grossura e 2 metros e 10 de altura.

A velocidade do referido comboio é, geralmente, de doze quilómetros por hora, mas pode chegar a 18 e a 20.

Como as experiências feitas em Leeds deram óptimo resultado, os ingleses resolveram mandar esse formidable apparelho de guerra para o sul da África.

A electricidade nos navios dos Estados Unidos. — Os navios *Kentucky* e *Kearsarge*, da marinha de guerra dos Estados Unidos, representam o mais alto de adeantamento na applicação da energia eléctrica na guerra naval.

Nos referidos navios a electricidade é empregada para a iluminação, movimento das torres blindadas, para elevar, carregar e descarregar os projectis das peças de 8 e 13 pollegadas, nos ventiladores, no arriar e recolher dos escalerões e em todos os outros serviços que, em quasi todos os grandes navios de guerra se efectuam por meio do vapor.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Ampliação das tarifas especiais P. H. F. n.ºs 1, 2 e 3 de grande velocidade

1.º As tarifas P. H. F. n.ºs 1 e 2 para bilhetes de passageiros, simples e de ida e volta, Portugal-França, são ampliadas, desde a data do presente, à estação de Paris (quai d'Orsay), com os preços seguintes, correspondentes ao percurso francês, mantendo-se os dos percursos hespanhol e português, bem como tudo o mais que consta das referidas tarifas.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

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

LISBOA

Braganza-Hotel.—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre.—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA

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

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propri. Lopez Munhós.

PORTO

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CALDAS DA RAINHA

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

CALDAS DA RAINHA

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

CASCAES

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

CINTRA

Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 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 inexcedivel aceito, casa de banhos. Preços modicos.—Proprietario, José Gomes Ribeiro.

LEIRIA

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

HAMBURGO

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

MADRID

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

PARÍS

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

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

ESTORIL

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

FARO

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

FIGUEIRA DA FOZ

Grande hotel Lisbonense.—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.º ordem. Diaria 15000 a 25000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

GUIMARÃES

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

GRANADA

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

LEIRIA

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

MAFRA

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

MONT'ESTORIL

Grand Hotel d'Italia.—De 1.º 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. Propri.—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.—Propri. Antonio de Sousa Romão.

SANTIAGO (Galliza)

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

SEVILHA

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

SEVILHA

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

SOBRADO DE PAIVA

Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa oferece aos seus hóspedes as melhores commodidades.

FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

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

| COMPANHIA REAL | | | Lisboa | Sacavem | Lisboa | |
|----------------|----------|----------|----------|------------|-----------|-----------|
| C. Sodré | Algés | C. Sodré | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| 5-45 m. | 6-10 m. | 6-0 m. | 6-20 m. | 6-44 m. | 7-5 m. | 7-49 m. |
| 6-35 m. | 6-55 m. | 6-30 m. | 6-55 m. | 6-40 m. | 7-24 m. | 8-5 m. |
| 7-15 m. | 7-40 m. | 7-30 m. | 7-50 m. | 8-15 m. | 9-0 m. | 9-59 m. |
| 8-45 m. | 9-5 m. | 8-0 m. | 8-25 m. | 9-15 m. | 9-59 m. | 10-10 m. |
| 9-35 m. | 9-55 m. | 9-30 m. | 9-55 m. | 10-25 m. | 11-9 m. | 10-54 m. |
| 10-15 m. | 10-40 m. | 10-30 m. | 10-50 m. | 11-54 t. | 12-30 t. | 11-14 t. |
| 11-5 m. | 11-25 m. | 11-0 m. | 11-25 m. | 7-55 t. | 8-39 n. | 9-0 n. |
| 11-45 m. | 12-10 t. | 12-0 m. | 12-20 t. | 9-20 n. | 10-4 n. | 10-15 n. |
| 12-35 t. | 12-55 t. | 12-30 t. | 12-55 t. | 10-37 n. | 11-21 n. | 11-35 n. |
| 1-15 t. | 1-40 t. | 1-30 t. | 1-50 t. | 12-25 t. | 1-23 t. | 1-50 t. |
| 2-5 t. | 2-25 t. | 3-0 t. | 3-20 t. | 3-5 t. | 4-3 t. | 4-20 t. |
| 3-45 t. | 3-10 t. | 3-30 t. | 3-55 t. | 4-45 t. | 5-43 t. | 6-35 t. |
| 3-35 t. | 3-55 t. | 4-30 t. | 4-50 t. | Lisboa | V. Franca | Lisboa |
| 4-15 t. | 4-10 t. | 5-0 t. | 5-25 t. | 12-25 t. | 7-4 t. | 5-0 m. |
| 5-5 t. | 5-25 t. | 6-0 t. | 6-20 t. | 3-20 t. | 5-45 t. | 6-24 m. |
| 5-45 t. | 6-10 t. | 6-30 t. | 6-55 t. | 3-5 t. | 12-30 n. | 12-35 n. |
| 6-35 t. | 6-55 t. | 7-30 t. | 7-55 t. | Lisboa | Santarem | Lisboa |
| 7-15 t. | 7-40 t. | 8-0 n. | 8-25 n. | b 5-40 m. | 8-18 m. | 9-20 m. |
| 8-45 n. | 9-10 n. | 9-30 n. | 9-55 n. | b 11-10 m. | 1-36 t. | 5-0 t. |
| 9-35 n. | 9-55 n. | 11-0 n. | 11-25 n. | — | — | b 7-42 t. |
| 10-15 n. | 10-40 n. | — | — | Lisboa | Porto | Lisboa |

| C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ | | | Lisboa | Porto | Lisboa |
|----------------------------|-----------|------------|-----------|------------|-------------|
| C. Sodré | Cascaes | C. Sodré | d 7-35 m. | 8-55 n. | 8-32 t. |
| 8-5 m. | 8-38 m. | 8-50 m. | a 8-0 m. | b 2-35 t. | 4-0 m. |
| 9-10 m. | 9-47 m. | 9-25 m. | b 8-20 m. | 11-20 n. | (b) 5-37 t. |
| 10-20 m. | 10-20 m. | 9-15 m. | a 4-30 t. | a 11-30 n. | d 8-15 m. |
| 11-17 m. | a 9-55 m. | 10-32 m. | d 6-30 t. | a 4-20 t. | 11-45 n. |
| 10-45 m. | 11-50 m. | 10-45 m. | 10-49 m. | 7-10 t. | a 11-35 n. |
| 12-15 t. | 1-20 t. | a 11-25 m. | 12-2 t. | 7-35 m. | 4-10 m. |
| a 1-40 t. | 2-17 t. | 12-15 t. | 1-20 t. | 2-56 t. | 5-45 m. |
| 1-45 t. | 2-50 t. | 1-45 t. | 2-50 t. | 3-40 t. | 6-43 t. |
| a 3-10 t. | 3-47 t. | a 2-25 t. | 3-2 t. | 7-35 m. | 5-45 n. |
| 3-15 t. | 4-20 t. | 3-15 t. | 4-20 t. | 2-56 t. | 5-58 m. |
| a 4-40 t. | 5-17 t. | a 3-55 t. | 4-32 t. | 3-40 t. | 11-45 n. |
| 4-45 t. | 5-50 t. | 4-45 t. | 5-50 t. | 7-35 m. | 5-58 m. |
| a 6-10 t. | 6-47 t. | a 5-25 t. | 6-2 t. | 11-10 n. | 9-11 m. |
| 6-15 t. | 7-20 t. | 6-15 t. | 7-20 t. | Lisboa | V. Alcant. |
| a 7-40 t. | 8-17 n. | a 6-55 t. | 7-32 t. | b 8-20 m. | Lisboa |
| 7-45 t. | 8-50 n. | 7-45 t. | 8-50 n. | 5-55 t. | 8-15 m. |
| 9-15 n. | 10-20 n. | 9-15 n. | 10-20 n. | 8-45 n. | 8-32 t. |
| 10-40 n. | 11-17 n. | a 9-55 n. | 10-32 n. | 10-30 n. | 5-57 t. |
| 10-45 n. | 11-50 n. | 10-45 n. | 11-50 n. | 7-40 m. | 4-10 m. |
| 12-30 n. | 1-35 n. | a 11-25 n. | 12-2 n. | 10-30 n. | 5-58 m. |

| Lisboa | Cintia | Lisboa | Lisboa | Guarda | Lisboa |
|----------|----------|----------|-----------|------------|------------|
| 6-30 m. | 7-35 m. | 5-15 m. | 6-14 m. | 8-45 n. | 4-10 m. |
| 8-5 m. | 9-12 m. | 6-35 m. | 7-34 m. | 10-30 n. | 5-58 m. |
| 9-40 m. | 10-45 m. | 7-50 m. | 8-57 m. | Lisboa | Entranc. |
| 11-20 m. | 12-27 t. | 9-25 m. | 10-25 m. | b 1-20 t. | 5-28 t. |
| 1-0 t. | 2-7 t. | 11-0 m. | 12-1 t. | 4-0 m. | b 8-50 m. |
| 2-35 t. | 3-42 t. | 1-5 t. | 2-5 t. | b 4-35 t. | 9-0 n. |
| 4-35 t. | 5-42 t. | 2-40 t. | 3-46 t. | Lisboa | Pampilhosa |
| 5-35 t. | 6-41 t. | 4-0 t. | a 7-20 m. | a 12-17 t. | Lisboa |
| 9-0 n. | 10-7 n. | 6-55 t. | 5-0 m. | a 1-5 n. | a 6-4 t. |
| 10-15 n. | 11-32 n. | 8-55 n. | 9-56 n. | a 8-0 m. | j 12-13 t. |
| 12-45 n. | 1-52 n. | 10-50 n. | 12-5 n. | a 6-55 t. | a 11-35 n. |

Alfarelos Porto Alfarelos
8-10 t. | 8-55 n. | 8-15 m. | 2-15 t.



MALE REAL INGLEZA

Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres
Em 13 de Novembro

O paquete Nile.

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

AGENTES

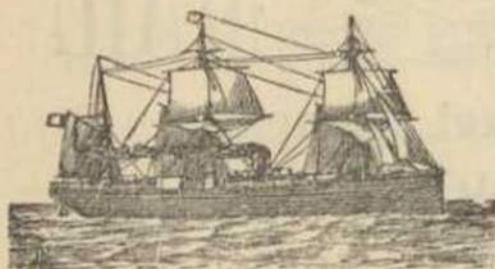
Em Lisboa:— James Rawes & C.^a— R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

| FIGUEIRA | Mangualde | FIGUEIRA | |
|----------------------|--------------|-----------|---------|
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| 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 | |
| 8-6 40 m. | 8-30 m. | 5-30 m. | |
| 8-0 m. | 10-35 m. | 2-15 m. | |
| 11-0 m. | 1-20 t. | 4-35 t. | |
| 5-30 t. | 8-20 n. | 10-30 m. | |
| q 11-40 n. | 1-29 n. | e 9-10 n. | |
| Porto | | | |
| 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 | | | |
| Porto | Vianna | Porto | |
| d 4-25 m. | 9-45 m. | 5-30 t. | |
| Vianna | | | |
| Vianna | Valença | Vianna | |
| 7-0 m. | 9-5 m. | 6-0 t. | |
| Porto | | | |
| Porto | Barca d'Alva | Porto | |
| 7-30 m. | 3-0 t. | s 11 m. | |
| u 10-15 m. | 4-3 t. | v 8-20 m. | |
| Porto | | | |
| Porto | Regoa | Porto | |
| 4-40 m. | 11-5 m. | 8-50 m. | |
| 4-15 t. | 8-25 n. | 4-40 t. | |
| Porto | | | |
| Porto | Penafiel | Porto | |
| 6-6 t. | 7-35 t. | 8-15 n. | |
| Regoa | | | |
| Regoa | Barca d'Alva | Regoa | |
| 4-45 m. | 11-35 m. | 9-0 n. | |
| 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. | 2-15 t. | |
| f 11-0 m. | 3-12 t. | 4-5 t. | |

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL



O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 de Novembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo António. — Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. St. Thomas. Sahirá a 13 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.</p> | | <p>Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Jerome. Sahirá a 3 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o</p> |
| | <p>Bordeus, (em direitura) vapor fr. Atlan- tique. Sahirá a 7 de novem- bro. Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.</p> | | <p>Pará e Manaus, vapor italiano Colombo. Sahirá a 17 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Re- molares, 4, 1.^o</p> |
| | <p>Bristol, e Swansea, vap. ing. Alstad. Esperado a 4 de novembro. Agente, Mascarenhas & C.^a, T. do Carpo Santo, 10, 1.^o</p> | | <p>Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San- tos, vap. francez Parana- guá Sahirá a 14 de novembro. Agente, Augusto Freire. Largo do Pelouri- nho, 19, 1.^o</p> |
| | <p>Cette e Marselha, vap. fran. Saint Bar- nabé. Sahirá a 8 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o</p> | | <p>Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San- tos, vapor francez Santa Fé. Sahirá a 23 de novembro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o</p> |
| | <p>Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vapor fran. Chili. Sahirá a 15 de novembro. Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.</p> | | <p>Pernambuco Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez Nile. Sahirá a 13 de novembro. Agentes, James Rawes & C.^a Rua dos Capellistas, 31, 1.^o</p> |
| | <p>Havre, e Liverpool, vapor inglez Augus- tine. Sahirá de 23 a 4 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o</p> | | <p>Pernambuco Maceió e Natal, vapor inglez Actor. Sahirá a 7 de no- vembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-</p> |
| | <p>Iquitos, vapor inglez Bolivar. Sahirá a 6 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o</p> | | <p>Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. Paraguassú. Sahirá a 6 de Novembro. Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.^o</p> |
| | <p>Liverpool, (directo) vapor ing. Douro. Sahirá a 2 de novembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o</p> | | <p>Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor hes- panhol San Ignacio de Loyola. Sahirá a 3 ou 4 de novembro. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.</p> |
| | <p>Maceió, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, o vapor allemão Hellas. Sahirá a 3 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.</p> | | <p>S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flóres, o vapor portuguez Açor. Sahirá em 15 de novembro. Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o</p> |
| | <p>Maranhão e Ceará, vapor inglez Jaffa. Sahirá a 5 de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o</p> | | <p>S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Lusi- tanian. Sahirá a 7 de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes de Sodré, 64, 1.^o</p> |

ASCENSOR MUNICÍPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais commoda entre a Praça do Commerceio 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.