

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes da Companhia Real L 1, L 2, 3, e 11 bis, grande velocidade. — Para passageiros em comboios tramways.

Tarifa especial n.º 5, pequena velocidade. — Transportes de gado.

## SUMMARIO

A TRACÇÃO ELECTRICÁ EM LISBOA .....	193
OS CAMINHOS DE FERRO NA AMERICA.....	194
PORTE OFFICIAL — Bases para a construção de um caminho de ferro na Ilha de S. Miguel.....	195
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	196
OS BILHETES DE ASSIGNATURA.....	197
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO.....	197
A HYGIENE DOS VAGONS.....	199
A LINHA DO CABO AO CAIRO.....	199
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes .....	199 a 201
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	202
LINHAS PORTUGUEZAS — Famalicão a Guimarães — Tentativa de assassinato — Preceitos de hygiene — Illuminação do tunnel — Mirandella a Bragança — Cintra-Collares — Sul — Pias-Moura — Transportes a domicilio — Barreiro a Cacilhas — Ponta Delgada ás Furnas.....	203
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Mexico .....	203
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de administração.....	203
ARREMAÇAÇÕES.....	204
AGENDA DO VIAJANTE.....	206
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE JULHO DE 1901.....	207
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	208

## A TRACÇÃO ELECTRICÁ EM LISBOA

Atingiu a maior publicidade o artigo do nosso redactor o distincto engenheiro sr. Vasconcellos Porto, publicado no numero passado.

Quasi todos os jornaes diários o transcreveram, acompanhando-o alguns de considerações sensatissimas, dando-lhe outros, como as *Novidades*, a honra de o publicar no seu logar principal, e dirigindo elogiosas palavras ao seu auctor e ao nosso jornal, o que muito agradecemos.

As afirmações de um tecnico distincto, conscienciosamente feitas, sem acrimonia contra a companhia, sobre os perigos que representa para o publico o estabelecimento do systema de tracção electrica por fio aereo em ruas estreitas, com apertadas curvas, como as nossas, improprias em absoluto para tal fim, deviam forçosamente sobresaltar o publico, e alguns jornaes reproduziram esses sobresaltos em cartas dos seus leitores.

Não quiz o nosso collaborador fazer um artigo de combate á companhia, — não era esse o seu fim e tão sómente expôr a sua competente e scientifica opinião

sobre a materia, por isso, no intuito de attenuar, quanto possivel o effeito das suas affirmações juntou-lhes a phrase de que «são rarissimos» os casos de queda do cabo sobre os transeuntes, ou sobre o proprio carro.

Raros são, com effeito, se as comparamos com a enorme extensão que este systema de tracção attingiu na Europa, na America, nas grandes cidades do Cabo etc, mas ainda assim elles teem sido bem frequentes em Madrid e foram na America bastantes, e sufficientemente horrorosos, para que o governo dos Estados Unidos, ouvida uma commissão de technicos e apesar dos grandes interesses das companhias affectadas por uma radical transformação do seu systema de transmissão de energia, resolvesse que, desde 1 de janeiro de 1900, fossem supprimidos por completo todos os fios aéreos de tracção electrica dentro das cidades.

Isto, note-se, n'um paiz em que as ruas teem mais de 3 vezes a largura das nossas.

Vamos nós ter, pois, agora, em condições muito desvantajosas, o mesmo que na America está prohibido ha anno e meio.

A protecção por meio de rêde de descanso faz-se em toda a parte onde o fio aereo tem que estar sujeito a um potencial excedendo um certo limite, como á saída da *usine* antes de, por meio de bifurcações e irradiações se dividir a intensidade da corrente.

Assim succede que sendo a *usine* que fornece a energia aos tremvias de Nice situada a uns vinte kilometros de distancia, para aproveitar, como força motriz, a corrente do Var, todas as vezes que ella atravessa ou acompanha superiormente a estrada ou a linha ferrea do Sul da França (Puget-Teniers) é acompanhada pela rêde protectora a que se referiu o sr. Porto.

Esta rêde consiste em dois arames isolados a um e outro lado do cabo, pendendo d'elles uns fios em forma de U, no interior do qual, a romper-se o cabo, cahiriam as duas extremidades.

E não se pense tambem que o caso de ruptura só se dá nos paizes extremamente frios ou sob a acção dos gelos.

Na America, como na colonia do Cabo, como em Madrid, os desastres produzem-se com todas as temperaturas, o entre nós, onde tantas vezes se produzem bruscamente as diferenças termometricas, não será isso ainda mais para temer?

Já se vê que este meio de protecção não se pôde empregar onde o fio tem que ser tocado pelo *trolley* nem seria toleravel nas nossas ruas; nem sequer efficaç no nosso caso, visto que não ha só a evitar a queda do fio conductor, mas a de outros fios, telegraphicos, telephonicos, de illuminação, etc. sobre elle.

Para isso o unico meio seria o que sempre aqui indicámos: tolerar o fio aereo fóra da cidade ou, o ma-



ximo, em pontos de muito inferior frequencia ou grande largura das ruas, e só permittir dentro da cidade a tracção por accumuladores, como se pratica em todas as capitães (excepto unicamente Madrid) e mesmo nalgumas cidades de provincias.

É mesmo nesses pontos afastados, deveria ser adoptado desde já o apparelho salva-vidas, invenção recente do sr. D. Domingo Cervera, illustre electricista hespanhol, caso, como se espera, os estudos a que esse novo invento está sendo submettido deem o resultado desejado.

A vantagem d'este apparelho, segundo o seu auctor consiste em conseguir que ao cair, cada uma das partes do cabo que se quebra não produza o minimo damno ás pessoas que com ella se ponham em contacto, pois no proprio momento em que a ruptura se dá, as duas extremidades pendentes ficam absolutamente isoladas, sem fluido electrico.

O apparelho colloca-se como os suspensores isoladores que ahi vemos, segurando o fio conductor aos arames transversaes ou ás consolas, e consiste numa pequena caixa dentro da qual o fio, em vez de ser seguido, como em geral, é cortado e unidas as duas extremidades para a passagem da corrente.

Estas duas extremidades estão presas á caixa por fortes pressores que giram num eixo no sentido vertical.

A parte superior da caixa é forrada de qualquer materia isoladora.

Ao quebrar-se o cabo, este deixa de manter a horizontalidade e os seus extremos, girando sobre os eixos dos pressores que os sustentavam, vão refugiar-se no alto da caixa, dentro da materia má conductora que a reveste. Todo o fio entre os dois supports fica assim completamente isolado.

Os outros inconvenientes da construcção, como ella está sendo feita, mereciam bem a attenção do governo para que procurasse attenual-os, se de todo já se não pôde obrigar a companhia a mudar de systema, pelo menos dentro da cidade. Os sócos dos postes, nas ruas da Baixa, precisam ser substituidos por outros, mais estreitos, as hastes das consolas, onde ha arvoredo, teem que ser prolongadas para evitar o vandalismo de ter que se cortar as arvores.

Noutros pontos, como no Pelourinho, largo do Carmões, entrada da Avenida, praça do Commercio, etc. a suspensão do cabo em consolas é preferivel á dos fios transversaes que são do mais detestavel aspecto.

Antes de terminar notaremos o nosso accordo com o sr. engenheiro Mendonça, correspondente das «Novidades», sobre os inconvenientes da tracção subterranea e da superficial da calçada.

Os d'esta ultima, sobretudo, são enormes; vimol-na pratica, na linha de Monaco a Monte Carlo, ainda ha poucos mezes, e até os alcunhâmos de «tremvias em chinellos» porque, com effeito, teem uma sapata que arrasta sobre os contactos superficiaes da calçada, mas esse contacto produz relampagos de grande intensidade e faiscas que atemorizam passageiros e trans-euntes. Impossiveis para uma cidade.

\*

O artigo do sr. Vasconcellos Porto tem ainda a vantagem de recordar as disposições da portaria de 15 de abril de 1898 que, segundo se diz, garantem a segurança publica.

Conhecemos estas disposições, tanto que foram publicadas nesta *Gazeta* no seu numero 249 de 1 de maio de 1898, pagina 132, mas notamos que logo o 1.º artigo d'ellas não foi cumprido, determinando-se ahi

que o conductor d'alimentação (*feeder*) desde Santo Amaro até Belem fosse subterraneo, e não por fio aereo, como está installado.

Isto nos prova que aquellas disposições vão sendo modificadas, ao sabor da companhia, e nos deixa em apprehensões sobre outras tolerancias que por completo destruam o rigor das regras estabelecidas, porque só por tolerancia podemos explicar a alteração d'aquellas regras, visto que do contracto de 16 de agosto de 1898, approved por portaria de 20 de outubro d'esse anno, nem de qualquer outro diploma posterior nada consta a tal respeito.

Devemos, ainda, notar que o Regulamento Geral de Segurança (*Protective regulations*, do *Board of Trade*, de Londres) e o *Working Regulations*, de Dublin, adoptados como base para o serviço de tracção electrica em Lisboa são, aquelle de 1894 e este de 1896 e portanto já hoje antiquados em muitos pontos.

Neste ha disposições especiaes sobre a passagem em varios pontos da capital irlandesa.

Estão já fixados os pontos de Lisboa onde identicos cuidados são exigidos? E elles são tantos...

## OS CAMINHOS DE FERRO NA AMERICA

O serviço das mercadorias não é menos caracteristico que o dos viajantes e bagagens, tão diferentes nos Estados Unidos dos da Europa.

Em geral os caminhos de ferro entregaram a sociedades particulares os serviços d'encomendas em grande velocidade e de *messengeries*. Estas sociedades que teem a designação de Express Company encarregam-se de todas as operações por meio de contracto que tomam com as administrações de caminhos de ferro. Estas administrações reservam-se entretanto o direito exclusivo do transporte de certos artigos, taes como as bagagens, o leite, a manteiga, os jornaes, etc.

As companhias Express teem tarifas proprias que só podem ser postas em vigor depois de terem a approvação do caminho de ferro co-contratante, obrigando-se este a não conceder preços inferiores a quaesquer particulares ou outras empresas. As companhias effectuam a carga e a descarga das mercadorias; vão buscal-as e remetem-as ao seu destino em vagoes com marca propria e que o caminho de ferro põe á sua disposição acompanhados dum dos seus agentes; e finalmente, com auxilio de outros agentes, fazem conduzir essas mercadorias aos destinatarios que residem longe dos grandes centros commerciaes.

A exclusão do transporte de jornaes, que não aproveitam as vantagens d'estas sociedades auxiliares, provem de que os editores, desejosos de lutar em velocidade com os seus competidores na imprensa, realizam combinações directas com as companhias dos caminhos de ferro afim de conseguirem o transporte rapido da sua primeira edição, transporte que muitas vezes é feito por comboios especiaes.

O mesmo acontece com o leite, a manteiga, a carne fresca, e outros productos transportados em comboios rapidos, com horarios regulados de maneira que permitam a descarga das mercadorias antes da hora da abertura dos mercados. O leite muitas vezes chega a ser expedido por comboios de passageiros.

A importancia paga ao caminho de ferro pelas companhias Express eleva-se a 48 por cento das suas receitas brutas no conjuncto do trafego, exceptuando os



importantes transportes de ostras, dos quaes resulta uma quota-parte de 60 por cento para o caminho de ferro.

Estas sociedades tomam sobre si toda a responsabilidade de perdas e danos, ainda mesmo quando resultem de culpa do caminho de ferro, salvo no que respeita a fundos e valores cuja garantia é dada pelo caminho de ferro.

Quando as installações da gare o permittem, o caminho de ferro põe á disposição das companhias Express os espaços necessarios para o seu serviço: de contrario, as proprias companhias procuram installação á sua custa.

Pelo que respeita aos grandes transportes de mercadorias em pequena velocidade, as companhias americanas teem um serviço especial montado de maneira a dispensar quaesquer intermediarios. As mercadorias são classificadas por tarifas especiaes, mas acontece muitas vezes que estas tarifas indicam preços puramente nominaes, pois que a concorrência dos transportes por agua ou outras vias ferreas estabelece tão rapidas variações de taxas que as tarifas teem de ser modificadas com dois e tres dias de intervallo.

Esta especie de jogo é quanto possivel equilibrado pela superintendencia de um agente geral do trafego e com o concurso dos agentes de cada districto.

Esta instabilidade de preços não sómente determina extranhas anomalias, mas motiva prejuizos graves a industriaes e commerciantes que não podem aproveitar das reacções devidas á concorrência entre os transportadores, por se acharem muitas vezes longe das regiões onde elles exercem a sua exploração. Não raras vezes se tem visto pagar de transporte por uma distancia de 30 kilometros, por exemplo, um preço inferior ao que na vespera se pagava por um percurso de 15 kilometros.

Os abusos d'este genero decidiram os poderes publicos a estabelecer uma lei recente em virtude da qual se prohibe ás companhias fazerem preços que estejam em desproporção com as distancias a percorrer nas mesmas linhas. Entretanto, as companhias procuram e acham variadas combinações que lhes permittem escapar a esta determinação.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio dos Negocios do Reino

#### Bases para a construcção e exploração de um caminho de ferro na ilha de S. Miguel

(Continuação)

Art. 2.º Depois de terminadas as linhas ferreas, a empresa, no prazo de um anno, fará á sua custa com a assistencia do engenheiro delegado da Junta Geral a demarcação kilometrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias com a descripção de todas as obras de arte executadas, e entregará d'essa planta uma copia ao Governo e outra á Junta Geral devidamente authenticadas.

Art. 3.º A linha ferrea, quando assente em leito proprio, será construida com leito e obras de arte para uma só via á excepção das estações em que haverá as necessarias vias de resguardo e de serviço.

§ unico. No leito da estrada não poderá assentar-se mais que uma via.

Art. 4.º Quaesquer alterações ou modificações que a empresa tenha por conveniente propôr serão formuladas em harmonia com as condições technicas do projecto, mas não poderão ser executadas sem prévia auctorização da Junta, approvada pelo Governo.

Art. 5.º As terras para a formação dos aterros (empréstimos) serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas prejudicial á saúde publica.

Art. 6.º A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris; a do caminho ao nivel da plataforma e dos carris, a maxima inclinação dos traneis, o minimo raio das curvas, as

dimensões das valetas, e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão indicadas e devidamente justificadas pela empresa na memoria descriptiva e justificativa do projecto na linha, dependendo a sua adopção da approvação do Governo, mediante parecer das respectivas estações consultivas.

Art. 7.º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos proprios a preencher o seu fim. Os carris a empregar serão de aço e o seu peso, sendo para tracção a vapor, não poderá ser inferior a 18 kilogrammas por metro corrente.

Serão fixados pelo systema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos. Os typos de material de via serão approvados pelo Governo.

Art. 8.º As travessas serão metallicas ou de madeira que sustente a pregagem, e das qualidades e dimensões necessarias para o fim a que são destinadas.

Art. 9.º Esta linha, onde fôr julgado conveniente, será fechada por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira que a separem das propriedades contiguas, quando a altura do aterro ou da escavação fôr inferior a 1<sup>m</sup>,50.

Art. 10.º A empresa deverá estabelecer, para serviço das localidades atravessadas pelas linhas ferreas, apeadeiros ou abrigos, e caes destinados ao estacionamento, carga e desgarga de mercadorias e passageiros, em harmonia com os projectos approvados.

Art. 11.º A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo, os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nivel, em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas e largura do caminho de ferro, e das estradas ordinarias ou caminhos a que algumas d'essas obras devam dar passagem.

Art. 12.º Os cruzamentos dos caminhos de ferro com as estradas reaes e municipaes e caminhos vicinaes poderão ser de nivel, excepto as que nos projectos estejam designadas passagens superior ou inferior. Em todas as passagens de nivel ou cruzamentos a empresa será obrigada a estabelecer cancellas, vigiadas por um guarda quando a circulação o exigir.

Art. 13.º Quando o caminho de ferro passar sobre a estrada real, a abertura do viaducto não terá menos de 6 metros, e sobre a estrada municipal não terá menos de 5 metros. A altura do fecho da aboboda acima do pavimento da estrada será de 5 metros pelo menos; a largura entre as testas será de 3<sup>m</sup>,80, a altura dos parapeitos será de 0<sup>m</sup>,70 pelo menos.

Art. 14.º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada real, a largura do viaducto será de 6 metros, e sendo municipal de 5 metros. A abertura entre os pés direitos será pelo menos de 4<sup>m</sup>,20 comprehendidos os fossos. A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será pelo menos de 5 metros.

Art. 15.º A abertura dos tuneis será pelo menos de 4<sup>m</sup>,60 entre as impostas e de 4 metros entre os pés direitos, ao nivel da plataforma; a abertura acima d'este nivel até o intradorso da aboboda de revestimento será pelo menos de 5 metros. A empresa fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

Art. 16.º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea durante a feitura d'esta, a empresa construirá as necessarias obras para que a circulação não seja interrompida.

Art. 17.º A empresa restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenham suspenso ou modificado, em consequencia das obras do caminho de ferro ou indemnizará o proprietario segundo as leis que lhe forem applicaveis.

Art. 18.º A empresa deverá empregar na construcção das obras materiaes de boa qualidade. Os paramentos das abobadas, os cunhaes, os soccos, e os coroamentos serão, quanto possivel, de pedra aparelhada de boa qualidade; onde a não houver será tolerado o tijolo.

Art. 19.º O material circulante será construido, segundo os melhores modelos conhecidos, actualmente prescriptos, devendo as carruagens de viajantes ser suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos cobertos, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

Art. 20.º O caminho de ferro com todas as suas edificações necessarias para o serviço, e mais accessorios e dependencias, como carris, coxins, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica desde a sua construcção ou collocação na linha debaixo do dominio do Estado, representado pela Junta Geral para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições d'esse contracto. Todo o material circulante, machinas, aparelhos, ferramentas, carvão, coke e quaesquer outros aprovisionamentos ficarão pertencendo ao dominio da empresa para os mesmos effeitos e nos mesmos termos.

§ 1.º Não poderão ser alienados, emquanto forem importados livres de direitos, o carvão, coke e quaesquer outros approvisionamentos.

§ 2.º O material circulante, machinas, aparelhos e ferramentas só poderão ser alienados pagando os respectivos direitos de importação.



## CAPITULO II

*Concessões que o Estado e a Junta Geral fazem á Empresa*

Art. 21.º Em compensação das obrigações que a Empresa toma sobre si por este contracto, concede o Estado e a Junta Geral á mesma Empresa, pelo espaço de noventa e nove annos a contar da data da assignatura do contracto definitivo, o privilegio da construcção e da exploração do mencionado caminho de ferro, nos termos e condições estipuladas nestas bases, com auctorição necessaria para cobrar, durante o referido prazo, os preços do transporte que forem fixados em tarifas devidamente approvadas pela Junta Geral.

Art. 22.º A Empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas ferreas e suas dependencias com todo o material fixo e circulante em bom estado de serviço, e no mesmo estado o deverá entregar á Junta Geral findo aquelle prazo, fazendo para esse fim e á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

Art. 23.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a Empresa entregará á Junta Geral, em bom estado de exploração, o caminho de ferro, com todo o seu material fixo e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber indemnização alguma. Também lhe entregará todo o material circulante, machinas,apparelhos e ferramentas que estejam em serviço; mas tanto o valor d'este, como o do carvão de pedra, e de outros quaesquer provimentos que entregar á Junta Geral, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação de louvados.

§ unico. A Junta Geral não será obrigada a adquirir o carvão e mais aprovisionamentos que excedem o fornecimento necessario para seis mezes.

Art. 24.º Em qualquer epoca, depois de terminados os trinta e cinco primeiros annos a datar do prazo estabelecido para a conclusão das linhas, tem a Junta Geral a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Esse resgate consistirá no pagamento de uma annuidade, durante os annos ainda não decorridos da concessão, que será determinado tomando o rendimento liquido obtido pela Empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve effectuar-se, deduzindo os dois annos de menor rendimento, e achando a média dos cinco restantes, ou pelo rendimento do ultimo anno, se este fôr superior a esta média; essa annuidade, porém, nunca poderá ser inferior á que fôr necessaria para pagar um juro minimo de 6 por cento ao anno, não incluindo a amortização do capital orçado para a construcção da linha, segundo o projecto approved pelo Governo; excluido o valor do material circulante.

§ 1.º As despesas da exploração serão computadas em 40 por cento do rendimento bruto kilometrico, excluidos os impostos de transito e sello, fixando, todavia, um minimo de 700.000 réis insulanos e um maximo de 1.200.000 réis por kilometro por anno.

§ 2.º Fica garantindo a annuidade de que trata este artigo o rendimento da linha ferrea, podendo a empresa tomar novamente posse da linha, logo que a Junta Geral deixe de pagar a respectiva annuidade, dentro do primeiro semestre de cada anno, a contar da data do seu vencimento.

Art. 25.º A empresa terá o direito de construir e explorar todos os ramaes e prolongamentos que possam alimentar a circulação das linhas ferreas a que se referem estas condições, procedendo respectivo contracto com a Junta Geral, e auctorições legaes, e sem que esta pela dita concessão lhe pague subsidio algum, ficando comtudo a empresa sujeita ás disposições do artigo 24.º, no que diz respeito a remissão das linhas. Quando, porém, o Governo ou a Junta Geral julgar necessario construir alguns d'esses ramaes ou prolongamentos, e a empresa se não prestar a isso, o Governo ou a Junta Geral reserva-se o direito de os construir, ou contractar a sua construcção com qualquer empresa nos termos que lhe aprouver. A empresa terá o direito de preferencia ou opção para a construcção de quaesquer prolongamentos, ramaes ou linhas, parallelas ás suas, que o Governo ou a Junta Geral desejar construir, sem direito porém a reclamação alguma, se dentro do prazo de tres mezes não usar de tal direito de preferencia.

Art. 26.º Quando o Governo ou a Junta Geral venha a ordenar a construcção de uma estrada, canal ou via ferrea, que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'estas, nem o minimo augmento de despesa para a Empresa.

Art. 27.º A abertura de qualquer das vias de comunicação, de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições alli exaradas, não poderá auctORIZAR reclamação alguma por parte da Empresa.

Art. 28.º As empresas concessionarias de quaesquer caminhos de ferro que venham a entroncar com a linha que faz o objecto d'este contracto, terão a faculdade de fazer circular nella as suas carruagens, vagon e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de haver accordo entre as empresas, será

regulado segundo a relação entre a portagem e o transporte estabelecidos nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas. No caso em que as diversas empresas não possam accordar-se sobre o exercicio d'esta faculdade, o Governo, ouvida a junta Geral, decidirá a questão.

Art. 29.º Concede mais o governo á mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros trinta e cinco annos depois do começo d'estas obras. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.

Art. 30.º O Governo concede mais á empresa durante o prazo de oito annos, contados da data do contracto definitivo, livre importação de carris, peças de ligação e fixação de vias, apparelhos de mudança de via, postes de signaes e semaphoricos ou de discos, material de ferro e aço para as pontes e viaductos, locomotivas e seus pertences, carruagens e vagon também com os seus pertences, e competentes freios, o motor, machinas e ferramentas e mais material necessario para o estabelecimento das officinas de reparação; e durante o mesmo prazo igual isenção de pagamento dos direitos de importação para os utensilios e materiaes em seguida especificados e nas quantidades designadas para cada especie, a saber:

I—*Instrumentos topographicos.* — 6 theodolitos. — 6 niveis. — 3 eclimetros. — 3 bussolas. — 12 fitas de tecido metallico. — 12 correntes metallicas com fixas. — 12 miras de madeira. — 2 tacheometros.

II—*Diversos materiaes e utensilios destinados á construcção das obras.* — 6 forjas volantes. — 15 bigornas. — 1 apparelho de sondagem. — 2 tornos completos. — 2 macacos de simples e duplo movimento. — 100.000 kilogrammas de carris para vias provisórias. — 30 vagon completos para transporte de terra. — 1.200 kilogrammas de aço em barra para calços de ferramenta. — 3.000 kilogrammas de ferro em barra de diversas dimensões. — 600 kilogrammas de parafusos de ferro de diversas dimensões. — 1.200 kilogrammas de ferragens diversas para edificios. — 300 kilogrammas de tubos de zinco. — 1.200 kilogrammas de tubos de chapa de ferro. — 3 plataformas giratorias para machinas. — 10 plataformas para carruagens. — 5 tanques de ferro para deposito de agua. — 5 cegonhas para tomas de agua. — 4 basculas para vagon. — 20 balanças para bagagens. — 3 bombas de incendio. — 3 guindastes. — 150 kilogrammas de ferramentas e utensilios de ferro. — 150 kilogrammas de ferramentas e utensilios de aço. — 50 candeeiros para estação. — 20 relógios de parede. — 30 candeeiros de mesa. — 20 lanternas de sobralentes para carruagens. — 1 machina para fazer bilhetes. — 20 machinas para marcar bilhetes. — 9 prensas para copiar. — 50 cornetas de signaes. — 50 lanternas de signaes.

III—*Telegraphos.* — 15 toneladas de arame galvanizado. — 150 tensores de ferro galvanizado. — 600 isoladores de porcelana. — 300 elementos de pilha com seus pertences. — 20 caixas de folha de ferro. — 20 receptores. — 20 transmissores Breguet. — 20 bussolas verticaes. — 30 kilogrammas de arame forrado a gutta-percha. — 10 kilogrammas de arame forrado de seda. — 6 estojos completos de ferramenta para telegrapho. — 30 ferramentas de aço.

IV—*Carvão.* — 6.000 toneladas de carvão mineral.

§ unico. A empresa conformar-se ha com os regulamentos fiscaes que o Governo julgar necesarios para prevenir abusos d'esta concessão.

Art. 31.º Concede mais o governo á empresa gratuitamente os terrenos que possuir e forem necesarios para a construcção e exploração da linha.

Art. 32.º O governo concede, durante trinta e cinco annos, a contar do começo da exploração, a importação, livre de direitos, do combustivel necessario para locomotivas, machinas e officinas, em quantidade que será fixada pela fiscalização do governo; e se a tracção fôr electrica, a mesma isenção com relação ao material para as installações respectivas.

(Continúa).

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Especiaes L 1, L 2, 3 e 11 bis de grande velocidade da Companhia Real. — O motivo da reedição d'estas tarifas, que hoje damos aos nossos assignantes, é simplesmente estabelecer leis coercivas dos abusos que se teem dado por parte de passageiros, uns que procuravam, sempre que podiam, evitar a compra de bilhetes para viajar de graça outros que os tomavam para percursos menores, indo além do ponto de destino.

Ficam assim uniformizadas estas condições com as



que ha muito estão em vigor na linha de Cascaes e teem servido para corrigir espertezas.

E' triste mas é verdadeiro.

Especial n.º 5, pequena velocidade, transportes de gados diversos. — A actual tarifa d'este numero, que só é applicavel ao gado vaccum, por vagon completo, fica ampliada agora ao gado meúdo e aos perús, em condições que offerecem vantagem, visto que não se limita o numero de cabeças e tão só, e d'uma fórmula liberal, o peso das jaulas.

E' nova tambem a parte que se refere a vagon per-tencentes aos expedidores — o que é perfeita novidade entre nós.

**Bilhetes mensaes.** — Ao mesmo tempo que a Companhia Carris reúne as condições mais odiosas para conceder os seus bilhetes d'assignatura, a Companhia Real procura favorecer o publico, estabelecendo bilhetes mensaes.

A tarifa que brevemente começa a vigorar é extraordinariamente benefica, sendo até, nos preços para os pequenos percursos, tão economica que inutiliza o preço de 3 mezes dos actuaes bilhetes.

Os preços, para Braço de Prata, Buraca ou Algés ficam sendo, por mez:

1. <sup>a</sup> classe.....	4\$000 réis
2. <sup>a</sup> » .....	3\$000 »
3. <sup>a</sup> » .....	2\$000 »

Assim tres mezes custam:

	Actual	Futuro
1. <sup>a</sup> classe.....	12\$500 réis	12\$000 réis
2. <sup>a</sup> » .....	9\$500 »	9\$000 »
3. <sup>a</sup> » .....	6\$500 »	6\$000 »

Ampliados que sejam os novos bilhetes até 5 mezes gosam do 6.º mez gratuito, do que resulta:

1. <sup>a</sup> classe.....	18\$500 réis	20\$000 réis
2. <sup>a</sup> » .....	14\$000 »	15\$000 »
3. <sup>a</sup> » .....	9\$500 »	10\$000 »

A differença, pequena como é, bem compensada fica em não ter o publico que desembolsar todo o importe d'uma vez, porque se praticar, como hoje é permitido, tomando o bilhete por trimestre e ampliando o a semestre paga mais, porque dispense:

em 1. <sup>a</sup> classe.....	20\$500 réis
2. <sup>a</sup> » .....	16\$000 »
3. <sup>a</sup> » .....	10\$500 »

São tambem creados bilhetes mensaes na zona do Porto a Ovar, e outros, novos, de Coimbra a Alfanellos e Figueira da Foz.

**Transporte de hortaliças.** — Um grande beneficio para a horticultura e tambem para os consumidores do mercado de Lisboa vae resultar do novo comboio que a Companhia Real estabelece desde hoje destinado a trazer das estações e apeadeiros desde Villa Franca os feirantes que veem ao mercado da Praça da Figueira com os respectivos abastecimentos.

A estes será applicada uma tarifa por volume até 100 kilos aos preços de Villa Franca até Pova para Lisboa, 200 réis; Sacavem até Cabo Ruivo 120 réis; Braço de Prata até Campolide 60 réis.

## Os bilhetes d'assignatura

Recebemos a seguinte e curiosa carta:

... Sr. Redactor:

Tirando, da noticia que as *Novidades* publicaram sobre os bilhetes d'assignatura que a benemerita compa-

nhia Carris offerece ao publico, alguns dos mil corollarios a que se prestam as mirabolantes condições do contracto, entre as quaes figura a do que no caso de perda, extravio ou roubo do bilhete a companhia não dá outro, ficando com o dinheiro, fiz os calculos seguintes que submetto á sua consideração. Fixemos as seguintes premissas:

1.º Os passes são insubstituiveis, mesmo no caso de perda ou roubo.

2.º Quem os toma em tão duras condições é porque absolutamente não pôde prescindir d'elles. Portanto:

3.º Quem perder um, tem que tirar outro e pagar novos 50\$000 réis. Assim concluirei: A companhia lucra em que elles sejam roubados.

Ora nestas condições a companhia terá o maior interesse em formar uma companhia de gatunos, sua subsidiaria dependente ou annexa, da qual lhe advirão grandes lucros, como passo a demonstrar:

Um gatuno que se préza pôde bem roubar pelo menos umas 5 carteiras por mez, muito mais com as facilidades que a companhia pôde dar-lhe: — passagem nos carros, retrato, nome e morada dos pacientes, etc.

Temos portanto 60 carteiras por anno, e sendo 5 apenas os sujeitos (para não dar nas vistas), serão 300 carteiras com outros tantos passes que obrigam os seus donos a tirar outros, o que vale para a companhia a bonita somma de 15:000\$000 annuaes.

Os gatunos não precisam vencer ordenado, porque lhes basta a protecção da companhia e o outro *recheio* das carteiras, mas supomos que ella lhes dá ainda para os animar 2\$000 réis por cada passe, teremos de despesa 600\$000 réis.

Supomos agora que, graças á argucia da nossa policia, metade d'esses gatunos, isto é dois gatunos e meio, vão, por anno, parar á cadeia, e que, por brandura dos nossos costumes, pedidos de influentes e a bella defesa dos advogados da companhia que ella porá gratuitamente á disposição dos agentes da companhia *annexa*, cada gatuno apanha um anno de cadeia e a companhia lhe garante o sustento (guardando-lhe o logarzinho logo que saiam — já não é mau) temos 2,5×300 réis diarios ×365 dias:

Despesa, mais.....	373\$500
Total da despesa.....	973\$500
Receita.....	15:000\$000
Lucro annual.....	14:026\$500
Ou o juro de 3% a um capital de.....	467:550\$000

que poderá ser o da companhia *annexa*.  
Vê-se pois que esta poderá ser uma empresa prospera, com conselho de administração bem remunerado, directores fiscaes, etc., bella cotação do papel no mercado, para o que não faltará casa bancaria que garanta a emissão firme das acções.

Talvez até eu tome algumas.

*Um sujeito que anda a pé.*

## CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

### 23.ª Questão. — Comboios de mercadorias de longos percursos

O relator que era o sr. engenheiro A. Cottesco, director geral do serviço da exploração dos caminhos de ferro roumaicos, expoz summariamente o resultado do seu estudo, passando em rapida revista os progressos realizados nos ultimos 20 annos: o augmento de velocidade dos comboios, a simplificação das tarifas, o abai-



xamento progressivo do preço de transporte, a diminuição do numero e da duração das paragens, a criação do trafego directo, o emprego de vagons de agrupamentos, etc. O complemento de tudo isto devia ser a organização de comboios de mercadorias de longos percursos e algumas tentativas se teem feito, embora a questão seja mais complexa e deva considerar-se com esta extensão: «Expedição de comboios directos que circulem em linhas de mais d'uma rede ou de mais de um paiz, analogamente do que se faz com os comboios de passageiros».

Já ha comboios de mercadorias directos entre redes vizinhas, mas sente-se a necessidade d'este serviço para centros affastados, de paizes differentes. Na Roumania tem-se pensado em comboios de petroleo para a Italia e Baviera.

A assembléa, depois de ouvir as conclusões do illustre relator, deu-lhe a sua approvação. Estas conclusões foram:

«O Congresso reconhece que pôde haver casos especiaes em que seja util a organização de comboios directos de mercadorias interessando a muitas redes do mesmo paiz ou de paizes differentes. Mas, em attenção á falta de dados a tal respeito e tendo em consideração as experiencias que vão tentar-se nalgumas redes, julga util adiar o estudo definitivo da questão para a proxima sessão.

#### 24.ª Questão. — Encravamentos economicos

Recordemos a questão proposta. Era esta: Emprego de systemas economicos de encravamentos nas estações em que os *apparelhos Saxby, Vignier*, etc. se não podem installar em virtude do seu elevado preço.

Era relator o engenheiro *Le Grain*, sub chefe da exploração dos caminhos de ferro do Estado francez.

No seu trabalho descreve o typo d'encravamento economico que se compõe de dois órgãos principaes: um para evitar o perigo, outro para garantir a segurança.

Propõe-se a supprimir as transmissões a distancia, sendo proprios para que qualquer empregado possa manobral-o.

Discute os differentes meios com que se pretende satisfazer a este desiderato.

Passa em revista os ferrolhos *Annet*, e os electricos adoptados no Norte francez e na Paris-Lyão-Mediterraneo, e os ferrolhos *Bouré*.

Pronuncia-se abertamente pela superioridade d'estes ultimos.

Foram adoptadas na secção as conclusões do relator que depois tiveram uma ligeira alteração introduzida na sessão plena ficando finalmente com esta redacção:

1.º As condições actuaes da exploração dos caminhos de ferro conduzem a estender rapidamente o uso dos encravamentos a um grande numero de pequenas estações, paragens ou pontos de bifurcações secundarias e a procurar consequentemente um typo de encravamentos economicos proprios para esta applicação;

2.º Ha numerosas combinações mechanicas que permitem, em cada caso particular, depois de um estudo especial, resolver mais ou menos economicamente o problema;

3.º O genero *ferrolho* é de applicação geral e simples que parece nomeadamente, pela modicidade do preço, satisfazer ás condições.»

A redacção da secção tinha tambem estas palavras (35 francos por *apparelho Bouré*). Parecia um reclamo e foi supprimido.

#### 25.ª Questão. — Bloco systema automatico

A these posta em estudo era: *Apparelhos mechanicos* ou electricos que permittam realizar automaticamente o

bloco systema com a via normalmente fechada no caso de desarranjo dos *apparelhos*.

Tinham apresentado relatorios os engenheiros *Carter* pelos Estados Unidos, e *Cossmann* da companhia do Norte francez por outros paizes.

Foi este engenheiro quem resumiu perante o congresso os dois relatorios.

Para elle a automobilidade no bloco-systema, a *intervenção dos comboios no funcionamento da linha de bloco, independentemente da acção humana*.

Esta intervenção pôde manifestar-se:

1.º Para annunciar a aproximação do comboio e, nalguns casos, tirar adeante d'elle os signaes;

2.º Para cobrir o comboio, fazendo funcionar os signaes atraz d'elle;

3.º Para bloquear o comboio ou pelo menos para impedir o seu bloqueio na cauda enquanto não tiver realmente deixado a secção;

4.º Para annunciar, cobrir e desbloquear o comboio com ou sem intervenção dos empregados secundarios.

Refere-se seguidamente aos inconvenientes conhecidos no systema dos *contactos isolados* que são actuaes geralmente pelas rodas do primeiro vehiculo do comboio, inconvenientes que tem feito preferir o systema da *via isolada* apesar dos seus defeitos.

Entraram na questão alguns outros engenheiros, adoptando seguidamente a secção as seguintes conclusões:

«Tem sido adoptadas duas disposições absolutamente distinctas: uma que consiste no emprego de *contactos disseminados* pela via, prestando-se á realização gradual, reparada ou accumulada, das operações de bloco (indicação dos comboios, abrir e fechar dos signaes, do bloqueamento das secções);

O outro consistindo no isolamento da via para a realização completa de todas as operações de bloco, com ou sem intervenção dos guardas.

«No que respeita ao emprego de *contactos prohibitivos*, o Congresso, apreciando as vantagens que podem resultar do uso d'estes *contactos*, que tornam impossivel aos guardas desbloquear uma secção enquanto o comboio o não deixa, emmitte a opinião que é essencial conseguir;

1.º Que o desbloqueio só seja possivel quando o ultimo vehiculo do comboio tiver deixado a secção;

2.º Que o desbloqueio só seja possivel quando o ultimo dos comboios, successivamente introduzidos numa secção tiver realmente deixado a secção; noutros termos, que se não possa omittir a cobertura de nenhum comboio;

3.º Que nas estações e nas bifurcações o emprego e principalmente a collocação dos *contactos* se conciliem com as necessidades do serviço, sem haver portanto embaraços de perturbação na economia do bloco systema, e sem se recorrer a uma organização muito complicada de chaves ou d'outros engenhos de desolariedade;

4.º Que nas linhas de via unica a acção automatica dos comboios nos mesmos *contactos* seja distincta para cada sentido da circulação;

5.º Que a circulação do pessoal etc. seja sem effeito nas operações do bloco systema e particularmente sobre o desbloqueamento.

«No que respeita ao bloco completamente automatico para dispensar a intervenção humana, o congresso, constatando as vantagens theoricas que resultam do emprego da via isolada, para corresponder aos desideratos formulados, é de opinião que seria prematuro um juizo definitivo antes de se conhecer, por um lado, os resultados das applicações correntes e prolongadas, fei-



tas nas grandes arterias pelas administrações europeias dos caminhos de ferro sobre estas disposições; por outra parte, a influencia que póde ter o isolamento da via, relativamente á constituição robusta da plataforma do caminho de ferro, as sujeições da conservação, da substituição rapida dos carris, etc., etc.

A sessão plena confirmou estas conclusões com uma ligeira alteração, pois ficaram como deixamos dito e tinham primitivamente mais algumas palavras que não affectavam sensivelmente o sentido.

## A hygiene dos vagon

A circular de 4 de junho dirigida pelo ministro das obras publicas de França ás administrações de caminhos de ferro, impondo uns certos preceitos para se impedir a propagação de doenças contagiosas, vae encontrando algumas opposições da parte do publico.

Ha já quem diga que onde existir a hygiene já não ha commodidade. Ha quem se ria das almofadas impermeaveis, e dos revestimentos de pegamoide que serão detestados pelos microbios pathogenicos, mas detestaveis para os passageiros commodistas e que não querem viajar em ambulancias sanitarias.

Em todo o caso, muitos dos preceitos estabelecidos teem o assentimento geral. Estão neste caso as regras relativas á interdicção das limpezas a secco e espanejamento do pó, que infestam até as estações, disseminando os terriveis microbios.

Prefere-se com boa razão que se façam lavagens e desinfecções, o que obriga a tornar impermeaveis os sobrados e a substituir os tapetes de estofos por capachos de cautchuc ou linoleo, e a modificar tambem o estofos dos assentos para que fique sem as dobras do almofadado.

Outro tanto tem de fazer-se nas salas d'espera das estações.

Tambem se deve applaudir a collocação de escaresadores especiaes para que o publico se habitue a ser mais cauteloso e aceado.

As almofadas para dormir, roupas etc. são desinfectadas na estufa e só serão entregues aos passageiros com um rotulo que indique a data em que se procedeu a esta operação.

Só merece louvores a determinação de reservar compartimentos especiaes para as pessoas que visivelmente ou notoriamente padeçam de molestias contagiosas.

Nos nossos caminhos de ferro vão tomar-se precauções equivalentes, por iniciativa espontanea das companhias, sem que a acção do governo tivesse de exercer-se.

Folgará por certo a commissão da guerra á tuberculose, apesar de não ser muito coerente com os seus principios indo estabelecer o seu edificio no aterro entre as praças do peixe e sujeita a emanações sulfydricas da baixa mar do Tejo carregado com os despojos dos esgotos de Lisboa oriental.

## A linha do Cabo ao Cairo e a Allemanha

Parece segura a construcção d'este caminho de ferro aavez dos territorios allemães.

A Deutsche Bank e a Berliner Disconto Gesellschaft e outros bancos allemães estão tratando da formação de um syndicato para aquella construcção, concedendo-lhe o governo não só uma garantia de 3 % desde o acabamento dos trabalhos, mas fazendo-lhe tambem importantes concessões de territorios e minas.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravéz d'Africa

Tendo se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de julho de 1901, conforme o disposto no titulo 4.º dos estatutos, coube a sorte aos n.ºs 2503, 2859, 6965, 9229 de 450\$000 réis e 10911, 14705, 21811, 22974, 24254, 26819, 27219, 28998, 29462, 30028, 31376, 37422, 37848, 44621, 46211, 47347 49708, 50409, 52456, 55532 de 90\$000 réis.

O pagamento do coupon e dos titulos com os numeros mencionados será feito no dia 1 de julho de 1901.

No Porto, na sede da Companhia, Rua de Bellomonte, n.º 49.

Em Lisboa, no London and Brazilian Bank, Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank, Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.º

Em Bruxellas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

Porto, 20 de junho de 1901. — Pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravéz de África, Presidente do Conselho de administração, *Carlos Lopes*.

#### Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

Os srs. portadores de obrigações d'esta Companhia são avisados que, a partir do dia 1 de julho proximo, será paga uma terceira prestação de 261 réis, impostos deduzidos sobre o coupon n.º 21.

O pagamento effectuar-se-ha á vista do dito coupon, o qual será carimbado da seguinte maneira: «Payé 1 f,50».

Segundo decisão da Camara dos Corretores da Praça de Paris, a partir da mesma data a declaração actualmente feita no *Boletim Official* será substituída pela seguinte:

«Ex-coupon n.º 21, estampillé de 5f,50».

Os coupons serão pagos e carimbados em Lisboa, na sede da Companhia, Rua Victor Cordon n.º 1; em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14, Rue Bergère; em Londres, na casa Chaplin, Milne, Grenfell et C.º Limited, Princes Street.—O Conselho de Administração.

#### Companhia das docas do Porto e caminhos de ferro Peninsulares

Em harmonia com o disposto no artigo 44.º do estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá realizar-se pelas 12 horas da manhã do dia 6 do proximo mez de julho, na Rua das Taipas n.º 70, para os fins designados nos artigos 31.º, 42.º, 49.º e 51.º

Porto, 17 de junho de 1901.—O Presidente da Assembléa Geral, pelo Banco Alliança, *Bernardo Pinto Avides*—*José Ignacio Xavier*.

#### Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

##### Pagamento do juro semestral das obrigações e dividendo por conta das acções

Desde o dia 30 do corrente mez de junho começarão os seguintes pagamentos:

De 2\$250 réis a cada obrigação, do juro do 1.º semestre do corrente anno, mediante entrega do respectivo coupon n.º 10, devidamente cortado, ou apresentação do titulo, quando nominativo ou ao portador, para ser carimbado.

De 3 p. c. ou 3\$000 réis a cada acção, por conta do corrente anno, mediante apresentação do titulo, para ser carimbado.

Para commodidade dos srs. obrigacionistas e accionistas, entregam-se as relações e effectuam-se os pagamentos nos seguintes locais:

No Porto, sede da Companhia, rua de Cedofeita n.º 291;

Em Lisboa, escriptorio dos srs. Henry Burnay & C.º;

Braga, escriptorio dos srs. Gomes & Mattos;

Guimarães, escriptorio dos srs. Manoel Pinheiro Guimarães & C.º;

Fafe, escriptorio do sr. José Maria Gonçalves;

E em todas as estações da linha: Guimarães, Vizella, Lordello, Negrellos, Caniços, Santo Thyrsó, Louzado e Trofa, mediante aviso á estação com 24 horas de antecedencia.

Porto, 20 de junho de 1901.

Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães.—O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.



## Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de maio de 1901

Activo	
Capital empregado :	
Construcção até Guimarães .....	827:808\$639
Prolongamento até Fafe. ....	20:740\$408
Materiaes em deposito.....	21:664\$448
Devedores diversos.....	28:610\$634
Exploração, despesas geraes de 1901. ....	12:589\$191
Gerencia (despesas da séde) de 1901.....	890\$596
Conta de juros de 1901.....	686\$650
Dinheiro em deposito.....	15:000\$000
Caixa.....	1:556\$972
	929:547\$338
Passivo	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	537:120\$000
Accionistas, seus creditos.....	132\$000
Depositos e fianças.....	2:560\$229
Contas em liquidação.....	19:679\$545
Exploração, receita geral de 1901.....	39:765\$655
Dividendos a pagar.....	645\$000
Juros de obrigações a pagar.....	281\$620
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	2:770\$000
Fundo de reserva.....	8:000\$000
Lucros e perdas.....	6:453\$852
	929:547\$338

Porto, 10 de junho de 1901. — Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de junho de 1901.

Ha poucos dias ainda, inseria um jornal da manhã uma correspondencia de um dos seus leitores, lembrando á Companhia Carris de ferro de Lisboa, agora que a tracção electrica vae melhorar e ampliar a nossa rede de viação urbana, o estabelecimento, pela cidade, de estações para a venda de séries de bilhetes de passagem nos carros da companhia. Insinuava o correspondente, e opinava com elle a redacção, que esta medida, obviando, nos carros, á difficuldade dos trocos, era de proveito manifesto, já para a companhia, já para o passageiro. Os bilhetes vendiam-se em globo, ás séries de um dado numero d'elles, e o transeunte assim premunido, escusava, como agora frequentemente succede, de ter de esperar que o conductor vencesse a difficuldade de lhe poder apresentar o troco preciso.

As ideias encontram-se muitas vezes. Esta por exemplo, com pequena variante, estava em pratica, ha mais de trinta annos, no Brazil, com muito applauso e commodidade do publico, quando o governo entendeu ter rasões para a neutralizar.

E' preciso que se note que n'aquelle tempo, a moeda circulante na capital do imperio eram as notas do thesouro nacional ou as do Banco do Brazil no typo minimo de mil réis. Para baixo d'istó, o cobre pesado e incommodo, ainda do tempo colonial. Verdade é que havia cunhada moeda de ouro, prata e cobre da effigie do imperador; mas estas cunhagens haviam sido parcimoniosas e existiam guardadas á sombra, como nós hoje, em Portugal, ainda guardamos, quando as circumstancias o deixam, as peças de duas caras e as moedas de dez mil réis. Comprehende-se pois como seria de respeito esta questão de trocos, quando um comprador de duzentos reis por exemplo, fosse obrigado a aguentar com oitocentos de cobre, pela demasia da sua nota de dez tostões.

Ora havia já então no Rio de Janeiro importantissimas empresas de viação, quer para os arrabaldes da cidade quer para o outro lado da bahia, com passagens ao minimo de 200 réis o bilhete, bem lytographado em cartão de côr, do comprimento de um dedo e da largura de dois dedos travessos.

Note-se que no Rio só os desprotegidos de todo pela fortuna, ou os caixeiros em perspectiva d'ella, vivem no centro da cidade. Todos os mais, com recursos que cheguem, habitam os formosos e salubres arrabaldes.

D'aqui se avalia o movimento extraordinario e constante das empresas de viação.

Todos, por consequencia, tinham cartões na algibeira que, de

um momento para o outro serviam, e se em uma loja qualquer um comprador houvesse de receber demasia, por commum accordo, vinha-lhe em cartões, mais commodos e leves que o cobre colonial.

Em questões de commodidade de todos, como o interesse é de todos, todos se entendem depressa. O certo é que o cartões já desempenhavam ha bastante tempo as funcções de moeda, quando o estado accordou, e para remedio do mal, se lembrou de mandar cunhar moedas em nickel de 200, 100 e 50 réis.

Entrou pois o nickel em circulação, mas o publico torceu-lhe o nariz. — Quer cartões ou quer nickel? — perguntavam nas lojas para os trocos. — Cartões — respondia invariavelmente o comprador.

Tambem, porque é que o Estado se tinha lembrado de dar ás moedas de 200 réis o peso legal de 17 grammas?

Foi então que o governo se resolveu a chamar as companhias á authoria. — Vocês, disse-lhes elle, pouco mais ou menos, vão recolher os cartões e não receber senão nickel nos carros. As companhias, a quem como se comprehende, a coisa não ia mal e que faziam copiosas emissões de cartões, responderam, innocentemente, que não emittiam moeda, mas bilhetes simples de passagem nos seus carros.

Agora se o publico levava a confiança que tinha nas empresas a ponto de se servir d'esses bilhetes como instrumento de troca, essa honra era o publico que a fazia e não as companhias que o forçavam.

Pois senhores: foi preciso que o estado se entendesse, por outra fórmula, com as empresas e as compensasse (é o que ellas queriam afinal) para que os cartões desaparecessem da circulação.

Ora bem: vamos agora nós ao nosso caso presente. Suppunhamos que a companhia acaba por acceitar o alvitre e estabelece, locaes para a venda dos seus bilhetes. Suppunhamos tambem que, dado o barateamento dos transportes, as passagens se multipliquem extraordinariamente, como é natural, e os bilhetes venham, por isso, a ter emissão constante e farta. Suppunhamos ainda que o povo, com saudades das cedulas, lhes substitue os bilhetes de passagem. A questão é a companhia, (principal interessada) fazel-os bonitos, grossinhos, resistentes, como eram os do Brazil.

Que diria n'este caso o governo que entendeu dever recolher as cedulas, substituindo-as pelo nickel, e que depois pactuou com o Banco de Portugal, em contracto recente, o limite em 5\$000 réis do typo minimo das notas do mesmo banco?

Os dias feriados, de que este mez é prodigo, influiram como de costume nas transacções da quinzena. Ainda assim, as inscrições mantiveram-se entre 38 e 38,10. De outros papeis do estado foram as obrigações de 4 1/2 que tiveram maior procura, subindo de 53\$700 em 17 para 54\$400 em 26.

As acções do Banco de Portugal teem falhado um tanto, d'esta vez, no mercado. Ainda assim realisaram-se operações entre 145\$200 e 146\$000 preço a que ficam firmes. Do Banco Ultramarino tambem as transacções foram poucas aos preços entre 125\$800 e 126\$000. Banco Commercial de Lisboa, tambem poucas operações ficando a 133\$000 do primeiro e 124\$500 do segundo.

Em todo o restante papel de concorrência habitual á bolsa, as operações effectuadas á cotação que adiante publicamos, foram todas de menor importancia.

Não houve, esta semana, o habitual concurso da Junta do Credito Publico e diz-se que o sr. ministro da Fazenda pensa em suspender por um certo periodo a compra de moeda estrangeira.

Do Porto informam que não ha falta de dinheiro para descontos e as tendencias do mercado são para melhoria.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	37 15/16	37 7/8	Desconto no Banco	
" cheque. .	37 9/16	37 5/8	de Portugal....	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	757	758	No mercado.....	6 0/0
" cheque. ....	760	762	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	306	307	res.....	—
" cheque. ...	312	313	Cambio do Brazil.	11 7/32
Francfort 90 d/v ..	306 1/2	307 1/2	Premio da libra...	1\$800
" cheque..	312 1/2	313 1/2		a
Madrid cheque ...	910	920		1\$840



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	-	-
<b>Lisboa:</b> Inscriptões de assent.	38	38	38,10	38,10	38	38	-	38,38	38,10	38,10	38,10	-	-	-
» coupon	38	38	38	38,10	38,10	38,10	-	38	38,10	38,10	38,10	-	-	-
Obrig. 4 1/2 0/0 1888 .....	-	19 550	-	19.550	19.550	19.550	-	19 600	19.600	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 1890 assent. ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent. ....	53.700	-	54.000	54.100	54.500	-	-	54.500	54.400	-	54.300	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int. ....	54.000	54.000	54.500	54.500	54.500	-	-	-	54.300	-	54.200	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo. ....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal. ....	145.200	146.000	146.000	146.000	146.000	146.000	-	146.000	146.000	146.000	145.800	-	-	-
» » Commercial ....	-	-	-	-	-	-	-	-	133.000	133.000	-	-	-	-
» » N. Ultramarino. ....	126.500	126.000	126.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	124.500	124.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	132.500	132.800	131.400	-	132.000	132.200	-	131.900	132.100	132.500	132.500	-	-	-
» Comp.ª Phosphoros.	-	74.200	-	-	-	-	-	74.400	-	-	-	-	-	-
» » Real. ....	-	17.000	-	17.000	-	-	-	17.000	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	95.100	-	-	-	95.100	-	-	92.500	90.800	90.800	-	-	-	-
» » 5 0/0 .....	92.250	92.100	92.250	92.400	92.500	-	-	-	-	-	90.900	-	-	-
» Comp.ª Phosphoros.	92.100	92.200	-	-	-	-	-	-	-	-	92.100	-	-	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	84.300	-	-	-	-	-
» » 3 0/0 2.º grau	-	21.000	-	21.550	21.500	21.250	-	21.100	21.000	20.000	20.800	-	-	-
» C.ª Nacional. ....	-	-	-	-	-	-	-	-	51.800	-	-	-	-	-
» Atravez Africa. ....	83.000	83.000	83.000	83.000	-	-	-	-	-	-	83.700	-	-	-
<b>Paris:</b> 3 0/0 portuguez .....	25,70	25,82	26,17	26,15	26,07	26,10	26,05	26	25,82	26	26,10	26,20	-	-
Accções Comp.ª Real. ....	66	-	65	66,50	65	65	65	65	-	65	65	65	-	-
» Madrid Caceres. ....	30	32	30,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Norte de Hespanha.	180	179	179	178	179,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza. ....	260	-	256	252	257	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes. ....	252	250	250	238	245	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau.	333	331	329,50	330	330	331	330	329,50	330	-	330	330	-	-
» » 2.º grau.	-	84	84	84	84	82,75	-	83,75	-	80	80,50	-	-	-
» C.ª Beira Alta. ....	76	75,50	75	75	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres. ....	84	83	83	83,50	-	-	81,75	-	81,75	81	81	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	285	287	286,50	284	281	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Londres:</b> 3 / portuguez. ....	25,62	25,62	25,75	25,87	25,81	25,75	25,75	25,62	25,62	25,62	25,75	-	-	-
Obrig. Atravez Africa. ....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-	-	-
<b>Amsterdam:</b> Atravez Africa. ....	62,50	62,50	63,11	63,11	62,50	62,50	62,50	62,93	62,50	62,93	62,93	63	-	-
<b>Bruxellas:</b> Atravez Africa. ....	63,25	63,25	63,25	63,25	63,60	63,60	63,60	63,60	63,60	63,60	-	-	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de ex- portação	1901				1900		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1901	1900	1901	1900	
		de a	Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	Antiga rêde e nova não garantida ...	4 10 Jun. 11 17 »	693 »	82.197.000 80.735.000	118.610 116.500	693 »	85.153.626 85.153.626	122.876 122.876	1.648.513.000 1.729.248.000	1.607.859.009 1.693.012.635	40.653.991 36.235.365	- -
	Nova rêde garanti- da .....	4 10 Jun. 11 17 »	380 »	9.449.000 9.949.000	24.865 26.181	380 »	10.902.374 10.902.374	28.690 28.690	192.009.000 201.958.000	197.813.991 208.716.365	- -	5.804.991 6.758.365
	Sul e Sueste .....	28 3 Jun.	488	24.875.700	50.973	488	35.050.847	71.825	413.050.226	363.375.428	49.674.798	-
	Minho e Douro.....	7 13 Mai 14 20 »	353 »	22.730.053 22.046.721	64.391 62.455	353 »	23.093.002 24.083.505	65.419 68.225	422.885.486 444.931.922	387.082.599 411.166.104	35.802.887 33.765.818	- -
	Beira Alta .....	14 20 Mai 21 27 »	253 »	7.096.479 5.542.591	28.049 21.907	253 »	5.510.976 6.114.199	21.782 24.166	122.245.192 127.787.783	118.834.448 124.948.647	3.410.744 2.839.136	- -
	Nacional—Mirandella e Vizeu.....	29 4 Fev. 5 11 » 12 18 »	105 » »	1.690.132 1.441.906 1.645.344	16.096 13.732 15.669	105 » »	1.528.935 1.361.302 1.154.138	14.561 12.964 10.991	6.913.798 8.355.704 10.001.048	7.339.973 8.701.275 9.855.413	- - 145.627	426.175 345.571 -
	Guimarães .....	14 20 Mai 21 27 Mai	34 »	1.611.240 1.606.375	47.389 47.263	34 »	1.754.080 1.541.920	51.590 45.350	28.394.275 30.001.250	28.576.185 30.118.105	- -	181.910 116.855
	Porto á P. e Famalicão	27 2 Jun.	3656 Ps.	1.804.160	493	3656 Ps.	1.761.191	481	39.941.369	38.536.570	1.404.799	-
	Norte de Hespanha ..	3 9 »	»	1.826.446	499	»	1.798.195	491	41.767.815	40.334.765	1.433.050	-
	Madrid—Zaragoza— Alicante .....	28 3 Jun. 4 10 »	3650 »	1.921.509 1.643.707	526 450	3650 »	2.022.979 1.751.918	554 479	37.722.489 39.366.196	37.816.148 39.568.067	- -	93.659 201.870
Andaluzes .....	21 27 Mai	1067	331.241	310	1067	338.877	317	7.535.416	7.786.299	-	250.883	
	28 3 Jun.	»	421.685	395	»	440.926	413	7.957.102	8.227.226	-	270.124	
	4 10 Jun.	429	100.707	234	429	89.189	207	1.749.827	1.674.449	75.379	-	
Madrid — Caceres ...	11 17 »	»	93.227	217	»	79.913	186	1.843.055	1.754.362	88.693	-	
	18 24 »	»	97.342	226	»	79.800	186	1.940.397	1.834.162	106.235	-	
	4 10 Jun.	180	25.661	142	180	24.363	135	662.192	786.921	-	124.728	
Zafra a Huelva .....	11 17 »	»	26.521	147	»	16.782	93	688.714	803.703	-	114.989	
	18 24 »	»	31.231	173	»	23.073	128	719.946	826.777	-	106.831	



## Publicações recebidas

**A Moda Universal.**—Corre impresso o numero de junho d'esta publicação, que annuncia uma tiragem de 30 milhões de exemplares distribuidos ao mesmo tempo em todo o mundo, mercê da iniciativa de uma companhia americana, em que se interessou o nosso compatriota sr. Augusto Soares, director da Agencia Nacional, rua Aurea, 176, Lisboa.

**Gazeta Illustrada.**—De Coimbra chegaram-nos os primeiros numeros de uma publicação semanal de vulgarização artistica, scientifica e literaria, que se intitula *Gazeta Illustrada*, e é redigida pelos srs. Drs. Antonio Costa Ferreira, Oliveira Guimarães e Joaquim Martins Teixeira de Carvalho. Os intuitos d'esta publicação são: instruir, educar, recrear, informar, vulgarizar, e, pelos numeros publicados, satisfaz bem os seus fins. A administração é na Praça do Commercio, n.º 11, Coimbra.

**Le Port d'Anvers.**—Está publicado o boletim marítimo do porto de Antuerpia, relativo ao mez de maio findo, e distribuido por Strecker & C.<sup>a</sup>, que teem os seus escriptorios em Antuerpia, Canal au Sucre, 1.

Nesta publicação encontramos regularmente a nota do extraordinario movimento d'aquelle importante porto, e valiosas indicações que facilitam a procura de agências e de representações, e bem assim toda a especie de transacções commerciaes entre productores e consumidores.

**Le Mois Scientifique.**—A livraria Baillière & Fils, de Paris, envia-nos regularmente esta publicação que é um resumo critico de todas as obras que se publicam sobre sciencias naturaes, agricultura, phisica, chimica, industria etc.

Este interessante trabalho é dirigido pelo professor Mr. H. Girard.

**Diccionario das Seis Linguas.**—Está publicada a 16.<sup>a</sup> serie, abrangendo os fasciculos 76 a 80, do importante *Diccionario das Seis Linguas*, editado pela *Empresa do Occidente*, Largo do Poço Novo, Lisboa, e que tão lisongeiro apreço tem merecido não só no paiz como no estrangeiro.

O *Diccionario das Seis Linguas* é uma obra tão indispensavel a qualquer individuo que apenas saiba, ler, como ás mais opulentas bibliothecas. Na sua consulta, facil e clara, se obtem prompta satisfacção a qualquer duvida linguistica tanto da propria lingua como das outras cinco estrangeiras. Esta economia de espaço e de tempo seria um dos melhores titulos porque se devesse recommendar a excellente obra se muitos outros não possuisse. Não é facil adquirir, todos os jogos de dictionarios que o *Diccionario das Seis Linguas* substitue accrescendo a extrema modicidade do preço de 40 réis cada fasciculo de 16 paginas.

O *Diccionario das Seis Linguas* não é uma obra vulgar, e cabe a Portugal a honra de ter apresentado á Europa culta um livro deveras engenhoso e utilissimo a todas as classes.

A sua propriedade encontra-se já registada nos principaes paizes estrangeiros.

**O Cyclismo.**—Manual do cyclista e preceitos hygienicos para uso da bicycleta.—Em vista do enorme desenvolvimento que tem tomado o cyclismo em todo o mundo, é sempre bem vindo tratados e manuaes, contendo os preceitos que a pratica e a hygiene aconselham.

A empresa do Occidente acaba de publicar um livrinho que se torna indispensavel a quantos usam da bicycleta, por necessidade ou por prazer, pois não devem ignorar as vantagens nem os prejuizos que do emprego de tão espalhado meio de locomoção, lhes pódem advir.

Pela simples enumeração dos capitulos, se avalia do valor do manual, que em edição elegante fórma um voluminho de 64 paginas, de impressão nitida em bom papel e com muitas illustrações, posto ao alcance de todos pelo reduzido preço de 120 réis.

A bicycleta—A escolha d'uma machina, o peso e a multiplicação—Da posição na bicycleta—Selim, pedaes, carter, pneumaticos, travão—A bicycleta para senhora, tandem—A bicycleta e a saude—Do treno—Conselhos praticos aos cyclistas—O cyclista professor.

Agradecemos os exemplares.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Famalicão a Guimarães**—Ao contrario do que se depreheende das noticias publicadas pelos jornaes, com respeito á resolução do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado sobre os pedidos da companhia do caminho de ferro da Povia para varios prolongamentos e ramaes da sua linha, sendo um d'estes o de Famalicão a Guimarães, aquelle conselho limitou-se a dar parecer favoravel á concessão do ramal de Laundos, pela praia d'Aputia a Fão, ramal de grande importancia para aquella companhia e para as povoações que elle vae servir.

Os pedidos recusados foram portanto tres: o da linha de Famalicão a Guimarães, que prejudicava consideravelmente não só a linha de Guimarães como a do Minho; o de Famalicão a Louzado que não prejudicando a linha de Guimarães tirava á do Minho todo o trafego entre Guimarães e o Porto, e a de Leça a Mindello que era a conjugação dos anteriores com o fim de estabelecer testa de linha em Leça para todo o trafego do norte.

A resolução do conselho será muito bem recebida no Porto onde aquelles pedidos de concessão de linhas teem grande opposição.

**Tentativa de assassinato**—Acabamos de ver nos jornaes que o nosso estimado amigo sr. Cardoso, chefe da exploração da Companhia Nacional, foi victima, em Vizeu, de uma infame tentativa de homicidio sendo por uns ladrões aggreddido barbaramente recebendo uma forte paulada na cabeça e uma facada, sendo atado a um poste enquanto os malfeitores roubaram todo o dinheiro em cofre, servindo-se das chaves que tiraram do bolso do aggreddido.

Sentimos profundamente o facto e fazemos votos porque aquelle digno funcionario, cujo estado é grave, se restabeleça.

**Preceitos d'hygiene**—A companhia real, a exemplo do que se está praticando por toda a parte vae adoptar medidas tendentes á melhor desinfecção das estações e das carruagens.

Naquellas serão substituidas as varreduras por grandes lavagens por agulheta ou baldeação.

Nas carruagens será estabelecido o mesmo systema para as de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes e nas de 1.<sup>a</sup> serão substituidos os tapetes por esteirões de borracha e os estofos dos assentos e encostos cobertos com capas de linho amiudadas vezes lavadas e desinfectadas.

**Iluminação do tunnel**—Fizeram-se no dia 16 experiencias d'illuminação, por electricidade, numa parte do tunnel do Rocio.

A experiencia deu bons resultados, e a companhia vae estudar o meio mais economico e seguro de estabelecer este melhoramento para o proximo inverno.

Importantes casas electricistas estrangeiras propõem-se concorrer a este trabalho.



**Mirandella a Bragança** — O sr. conselheiro Vargas tem já importantes elementos que lhe asseguram uma boa concorrência ao concurso para a construção d'esta linha.

A proposito d'ella diz um artigo publicado ha dias por uma folha diaria :

..... a linha de Bragança é sempre abordavel, e no seu trajecto, além da actual riqueza agricola, susceptivel de consideravel desenvolvimento, encontram-se valiosos jazigos calcareos utilizados já no fabrico de cal, do que tão pobre é o resto da provincia, e riquissimas minas de estanho e wolfram do concelho de Bragança, menos conhecidas e apreciadas por nós do que pelos estrangeiros, que com grande dispendio preparam presentemente exportações annuaes de milhares de toneladas.

«Em todo o concelho de Bragança, e ainda nos de Vimioso, Macedo e Miranda, abundam as riquezas mineralogicas de toda a especie, desde o calcareo ordinario com applicação local ao fabrico da cal, até os finissimos marmores e alabastros magnificos do Vimioso; as minas de antimónio, chumbo e manganez são frequentes; encontra-se o cobre, abunda o ferro e o estanho, e até as iniciativas e capitaes nacionaes ou estrangeiros não teem faltado. Só tem faltado os transportes faceis e baratos, e a essa falta se deve o haverem-se consumido inutilmente em explorações ephemerias numerosos esforços e capitaes, que se contam por centenaes de contos.»

**Cintra-Collares** — A direcção d'esta companhia pediu ao ministerio das obras publicas autorização para assentar a sua linha electrica na estrada districtal que vae de Cintra á estação do caminho de ferro e entronca na estrada D. Maria Pia.

**Sul** — Vae ser estudado o prolongamento do ramal de Setubal até a margem do Sado.

O conselho d'administração pediu ao governo aucto- rização para mandar construir mais 50 vagons para accudir á falta de material de mercadorias, que tanto se faz sentir naquella rêde.

**Pias-Moura** — Estão já approvadas as condições do concurso para a empreitada da construcção d'esta linha.

A camara de Barrancos promove uma representação para que esse troço seja prolongado até aquella villa, para o que ha já offertas de importantes subsidios, entre os quaes grossa subvenção d'uma casa ingleza, exportadora de cortiça.

**Transportes a domicilio** — A empresa que vae fundar em Lisboa este importante serviço prepara todo o necessario para começar a exploração em 15 de agosto.

Já está em caminho de Lisboa grande numero de cabeças de gado, e os carros já se acham construidos.

A tarifa que brevemente apparecerá contém um roteiro da cidade com a designação de todas as ruas e zona a que pertencem para o pagamento das taxas da camionagem.

**Barreiro a Cacilhas** — Já está approvada pelo conselho superior d'obras publicas a construcção d'este ramal.

**Ponta Delgada ás Furnas** — O *Diario* de 17 de junho publicou o decreto de 15, approvando o contracto para a construcção e exploração d'esta linha.

Como as bases são as mesmas da lei que estamos publicando seguimos com esta, não sendo necessario repetil-as.

Foi igualmente declarada a utilidade publica para uma linha de *Gerbéviller a Bruyères* passando junto de *St. Maurice, Rambervillers e Autrey*.

\*

O conselho municipal de Paris resolveu que a linha metropolitana n.º 5 ou da *avenida Strasburgo* se ligue á circular n.º 2 na *ponte de Austerlitz*, de modo a prolongar esta linha. A linha n.º 6, partindo da *praça da Italia* e que vae ao *pateo de Vincennes*, formará um prolongamento da linha das avenidas exteriores da margem esquerda.

O sr. Felix Rounel, em nome da commissão do metropolitano apresentou as conclusões do seu relatorio sobre o acabamento da rêde do metropolitano concedida, que mede o total de 16 kilometros, e sobre a construcção da rêde complementar.

\*

A companhia do *Midi* apresentou o seu relatorio referente ao exercicio de 1900. Explorou 3.058 kilometros ou mais 57 kilometros do que anteriormente pela secção de *Dax a Saint Sever* e de *Albi a Saint Jersey*.

As receitas liquidas ascendaram a 107.653.936 fr. ou mais 671.901 do que em 1899, apesar do anno da exposição.

E' verdade que a rêde não attinge Paris e que a concorrência dos canaes do *Midi* lhe fez abaixar as tarifas.

As receitas brutas deram um augmento de 1.644.769 fr. ou 32.956 de receita kilometrica que assim fica inferior á de 99, por causa do augmento de 57 kilometros.

As despesas foram de 50.624.936 fr.

A garantia do estado tem de cobrir 2.965.081 fr.

\*

Abriu á exploração a linha de *Annecy a Albertville* da companhia *Paris-Lyon-Méditerranée*. Tem 45 kilometros de extensão e sete estações ou apeadeiros.

## Mexico

No momento em que os governos inglez e norte-americano acabam de reatar as suas negociações relativas á abertura do canal de Nicaragua, o governo mexicano activa os trabalhos do caminho de ferro interoceanico ligando o golfo do Mexico ao Oceano Pacifico.

Sabe-se que existe já uma linha ferrea, a de *Tehuantepec*, construida pelo governo mexicano; mas este caminho de ferro de via estreita, não offerecendo nenhuma facilidade de trasbordo nos seus pontos terminus, é muito insufficiente como linha interoceanica.

Eis porque o governo mexicano resolveu fazer reconstruir a via para as necessidades da navegação internacional e mais de 2.000 operarios começaram já os trabalhos.

A concessão d'esta linha, cuja extensão é de 304 kilometros, foi concedida a uma companhia ingleza que terá a exploração d'ella durante 50 annos. O governo mexicano pagou um subsidio de 3 milhões de libras sterlingas.

Calcula-se que o trasbordo annual de mercadorias será de 2 milhões de toneladas.

Os empreiteiros ou concessionarios não receiam a competencia do canal de Nicaragua nem do canal de Panamá no caso de terminação dos trabalhos.

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Relatorio do Conselho de Administração  
apresentado á assembléa geral dos accionistas  
em 10 de junho de 1901

SENHORES :

Cumprindo o preceito dos nossos estatutos vem o Conselho d'Administração dar conta, á Assembléa geral ordinaria dos srs. accionistas, dos actos da gerencia da nossa Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, no exercicio de 1900, sexto depois da convenção de 4 de maio de 1894 e o primeiro do regimen definitivo estabelecido pela mesma convenção.

Na exposição que vos vae ser feita não se affastará o Conselho do systema que anteriormente seguiu, nem razão tem para o modificar. Em tres partes será pois ella dividida : na primeira, fundando-se nos elementos e documentos fornecidos pela nossa ze-

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### França

Foi declarada a utilidade publica para o estabelecimento d'uma linha ferrea d'interesse local, com a bitola de 1<sup>m</sup>,0 de *Sorinières* onde liga com a linha de via estreita de *Nantes a Legré*, e *Vieilleigne*, no departamento *Loire-Inférieure*.



losa Direcção Geral, dirá quaes foram os resultados da exploração em 1900, explicando-os e comparando-os com as dos annos anteriores; na segunda encontrareis, em resumo, a situação do nosso activo e passivo, com noticia de todos os actos que pudessem ou possam ter influencia no nosso estado financeiro, e na terceira um exame, rapido, da administração das caixas de reformas e pensões da nossa Companhia no ultimo exercicio. Em todos esses documentos encontrareis a nota, de ponto satisfactoria, de que a nossa Companhia, surgindo dos embaraços com que, por tanto tempo, luctou e que ameaçavam anniquilal-a, aproveita agora pela sua parte e com felicidade e constancia os elementos de riqueza do nosso paiz.

### Primeira parte

#### 1.º — Considerações geraes

O augmento das receitas do trafego continuou no exercicio de 1900, como o demonstra o seguinte mappa que abrange o periodo de 6 annos, decorrido depois da plena vigencia do convenio de 4 de maio de 1894.

Annos	Receitas do trafego	Augmento sobre o anno anterior
1894	3.206:213\$287 (17.812:296 francos) (a)	
1895	3.406:681\$492 (18.926:008 " ) (a)	200:468\$205 (1.113:712 francos) (a)
1896	3.560:733\$089 (19.781:850 " ) (a)	154:051\$597 (1.855:842 " ) (a)
1897	3.812:201\$340 (21.178:896 " ) (a)	251:468\$251 (1.397:045 " ) (a)
1898	4.122:058\$664 (22.900:325 " ) (a)	309:857\$324 (1.721:429 " ) (a)
1899	4.406:914\$450 (24.482:858 " ) (a)	284:855\$786 (1.582:532 " ) (a)
1900	4.664:236\$111 (25.912:422 " ) (a)	257:321\$661 (1.429:564 " ) (a)
Total.....	1.458:023\$824 (8.100:124 francos) (a)	

ou seja um conjuncto de 1.458:023\$824 réis (8.100.124 fr. (a) correspondente a 45 % (quarenta e cinco por cento) em 6 annos, num periodo em que a extensão da rede explorada não teve nenhum desenvolvimento, conservando-se tal qual era em 1894, ou sejam 1.073 kilometros.

Se nos dois ou tres primeiros annos comprehendidos no mappa supra, o augmento das receitas podia parecer natural depois do periodo de 6 annos anteriores, durante o qual as receitas se mantiveram quasi estacionarias (as receitas do trafego de 1894 foram sensivelmente eguaes ás de 1893, 1892 e 1891, e inferiores ás de 1890 e 1889) em consequencia, sem duvida, da crise economica e financeira que começou em 1890, o mesmo não aconteceu evidentemente nos ultimos annos que acabamos de atravessar, como se vê do quadro supra que accusa augmentos consideraveis. (Documento n.º 38).

Em compensação temos a registrar no exercicio de 1900 uma diminuição de 25:793\$741 (143.298 fr.) nas garantias de juro recebidas do governo, diminuição devida ao facto de haver a nossa linha de Oeste (Torres-Figueira-Alfarellos) attingido no segundo semestre o limite estipulado no contracto de concessão, além do qual o augmento de receitas se traduz por uma redução da garantia.

O augmento das receitas em 1900, tendo-se em conta as garantias de juro e as receitas fóra do trafego foi finalmente de réis 226:155\$145, (1.256:417 frs.).

Esse augmento veio compensar felizmente, quasi por completo, o do augmento das despesas d'exploração que foi de 229.852\$922 réis e que numa grande parte resultou do accrescimento do preço de carvão, assim como do dos metaes, e de outros materiaes de consumo, circumstancias que, como é geralmente sabido, pesou gravemente em 1900 na economia de todas as Companhias de caminhos de ferro.

O preço médio do carvão consumido em 1900, comparado com o de 1899, foi mais elevado 26 % do que o d'este ultimo anno ne 1899, o que fez com que a despesa total do abastecimento de carvão em 1900 fosse superior á de 1899 em 106.000\$000 réis, dumeros redondos, bem entendido incluindo o premio de ouro.

O accrescimento do preço dos metaes em 1900 foi de 20 a 25 % em média. E' mais difficil de apontar a despesa suplementar resultante d'este accrescimento, em virtude da diversidade das materias consumidas. No emtanto não será verosimilmente exaggerado se a computarmos nuns 30:000\$000 réis, pelo menos.

Examinando qual foi o augmento das despesas d'exploração no periodo de seis annos já indicado, vê-se que esse augmento foi apenas de 665:794\$990 réis (ou sejam 43 %) a contrapôr ao augmento de 1.458:023\$824 réis, que tiveram as receitas brutas. E ainda essa importancia se reduziria á de 500:000\$000, se os preços de carvão, dos metaes, etc., se tivessem conservado os mesmos de 1894.

Pelo que respeita ao numero de kilometros-trem, base que bem demonstra o impulso dado á exploração, temos em 1900 um

novo augmento, como se vê do mappa seguinte, que mostra ter sido esse augmento nos seis annos ultimos de 66 % (sessenta e seis por cento).

Annos	Numero de kilometro-trem	Augmento sobre o anno anterior
1894.....	2.956.853	
1895.....	3.051.630	94.777
1896.....	3.392.312	340.682
1897.....	3.580.949	188.637
1898.....	4.231.591	650.642
1899.....	4.707.069	475.478
1900.....	4.923.871	216.802

Total..... 1.967:018

E' muito para notar que, apesar de um tão grande augmento de percurso, e da alta de carvão e metaes, o coeeficiente da exploração baixasse no referido periodo de seis annos.

De 47,39 % em 1894, passou a ser de 46,83 em 1900, como se vae ver. Estes algarismos mostram á evidencia o alcance dos progressos realizados.

**Coeeficiente da exploração.**—Tendo as despesas de 1900, comparadas com as de 1899, augmentado approximadamente em quantia igual ao augmento das receitas no mesmo exercicio, isto é proporcionalmente mais, em virtude das causas que deixamos expostas, resulta naturalmente d'ahi, com relação ao referido anno anterior, um accrescimento do coeeficiente da exploração, o qual, comprehendidas as receitas fóra do trafego, mas não comprehendidas as garantias de juro, foi:

em 1899.....	44,31 %
em 1900.....	46,83 %

Separando os resultados das linhas não garantidas, obteem-se os coeeficientes seguintes (receitas fóra do trafego, e garantias de juro não comprehendidas).

**Totalidade das linhas não garantidas—693 kilometros**—(cuja receita representa perto de 9/10 da receita total):

em 1899.....	40,45 %
em 1900.....	43,32 %

**Linha garantida da Beira Baixa**  
212 kilometros

em 1899.....	80,30 %
em 1900.....	80,12 %

**Linha garantida de Torres-Figueira-Alfarellos**  
168 kilometros

em 1899.....	74,14 %
em 1900.....	71,15 %

do que se torna evidente que nas nossas duas linhas garantidas as receitas tambem progridem.

**Receitas por kilometro-trem e por kilometro-via.**—A receita por kilometro-trem (não comprehendidas as receitas fóra do trafego e as garantias de juro) foi:

Annos	Receita bruta	Receita liquida
1899	936 réis (5,20 francos)	519 réis (2,88 francos)
1900	947 " (5,26 " )	501 " (2,78 " )

Por kilometro-via temos os numeros seguintes:

1899	4:107\$096 rs. (22.817 frs.)	2:276\$593 rs. (12.647 frs.)
1900	4:346\$911 " (24.149 " )	2:302\$193 " (12.789 " )

Convém notar que, em 1900, a receita por comboio foi superior á de 1899.

**Efeitos do cambio.**—Os numeros que precedem referem-se aos resultados da exploração expressos em réis, abstrahindo da influencia do cambio.

O anno de 1900 assignalou-se, sob este ponto de vista, por uma ligeira melhora: o cambio médio de 773 1/2 réis por 3 francos no anno precedente, passou a ser em 1900 de 762 13/46 réis.

O producto liquido da exploração, em ouro, graças a esta circumstancia foi superior em francos 146:295,77 ao de 1899 e attingiu 11.626:023 francos.

(Continúa)

## ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Pontes sobre o Douro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 de julho proximo futuro serão recebidas na secretaria d'este conselho (edi-

(a) Ao cambio par, isto é, 180 réis por franco, ou 540 réis por 3 francos. Na continuação d'este relatorio irão indicados pelo mesmo cambio e entre parenthesis as quantias em francos correspondentes ás importancias em réis.



ficio do ministerio das obras publicas) as propostas que forem apresentadas para o concurso publico que, pela 1 hora da tarde d'esse mesmo dia, se ha-de realizar para a construcção e exploração das pontes sobre o rio Douro, no Pinhão e no Pocinho, conforme o programma e caderno de encargos publicados no «Diario do Governo» n.º 84, de 17 do corrente, e que se acham patentes na referida secretaria, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 22 de abril de 1901.

### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 11 de julho proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 5.750 kilos de ferro Low-moor, de diversas dimensões.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção, o deposito provisorio de 30\$000 réis. Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

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

Porto, 22 de junho de 1901.

#### Fornecimento d'oleo mineral

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 9 de julho proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 15.000 kilos de oleo mineral escuro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 19\$000 réis. Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

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

Porto, 22 de junho de 1901.

#### Fornecimento de vidro em chapa

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 6 de julho proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de de 2.990 kilos de vidro em chapa.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 15\$000 réis. Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O deposito definitivo, a que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

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

Porto, 22 de junho de 1901.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Fornecimento de ferros diversos

No dia 15 de julho pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros.

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

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

Lisboa, 8 de junho de 1901.

#### Leilão

Em 1 de julho proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 1 de Maio de 1901, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á Companhia para o que deverão dirigir-se ao Engenheiro em Chefe da Exploração, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 28 de junho de 1901 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 15 de junho de 1901.

### Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

#### Linha de Bougado-Guimarães-Fafe

##### Secção de Guimarães a Fafe

No escriptorio da companhia, rua de Cedofeita n.º 291, recebem-se propostas em carta fechada, até as 4 horas da tarde do dia 8 de agosto de 1901, para a construcção das seguintes empreitadas no prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe:

1.ª Empreitada—Extensão, 517<sup>m</sup>,77

Nas freguezias de S. Sebastião e Santa Marinha da Costa, concelho de Guimarães, constante de terraplenagens obras de arte, obras accessorias e edificio de officinas e annexos.

2.ª Empreitada—Extensão, 2.858<sup>m</sup>,30

Freguezia de Santa Marinha da Costa, concelho de Guimarães, constante de terraplenagens, obras de arte e obras accessorias.

3.ª Empreitada—Extensão, 2.864<sup>m</sup>,48

Freguezia de Santa Marinha da Costa e S. Romão de Mező-Frio, concelho de Guimarães, constante de terraplenagens, obras de arte e obras accessorias.

4.ª Empreitada—Extensão, 2.849<sup>m</sup>,0

Freguezia de S. Romão de Mező-Frio, concelho de Guimarães, constante de terraplenagens, obras de arte, obras accessorias, tunnel e estação de Passô e annexos.

5.ª Empreitada—Extensão, 2.940<sup>m</sup>,0

Freguezia de Santa Maria de Villa Nova dos Infantes, concelho de Guimarães, constante de terraplenagens, obras de arte, tunnels de Cevello e Cerro e obras accessorias.

6.ª Empreitada—Extensão, 2.462<sup>m</sup>,10

Freguezia de Fareja, concelho de Fafe, constante de terraplenagens, obras de arte, incluindo a ponte sobre o Souza, exceptuando a parte metallica, estação de Fareja e annexos e obras accessorias.

7.ª Empreitada—Extensão, 4.400<sup>m</sup>,0

Freguezia de Cepães, concelho de Fafe, constante de terraplenagens, obras de arte e obras accessorias.

8.ª Empreitada—Extensão, 1.296<sup>m</sup>,30

Freguezia e concelho de Fafe, constante de terraplenagens, obras de arte, estação de Fafe e annexos e obras accessorias.

Empreitada unica—Extensão, 20.316<sup>m</sup>,40

Constante da expropriação de todos os terrenos precisos para a construcção do caminho de ferro entre Guimarães e Fafe, designados no respectivo mappa de expropriações.

Empreitada unica—Extensão, 20.316<sup>m</sup>,40

Constante de todos os trabalhos comprehendidos nas oito tarefas acima designadas.

As medições, caderno de encargos e desenhos podem ser examinados todos os dias uteis, no escriptorio da Companhia desde as 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 8 de junho de 1901.

O Gerente —Antonio de Moura Soares Velloso.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**PORTO** **Grande Hotel America Central.** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 1\$000 a 1\$400 réis diarios.

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

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

**PRAIA D'ANCORA** **Grande Hotel Luso-Brazileiro** — Filial: **Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA.** Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. O da Praia, abre no dia 1 de Julho. Preço de 800 réis para cima. — Proprietaria, Antonia Maria Alves Porto.

**SANTAREM** **Grande Hotel Duarte.** — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias. — Bom serviço de cozinha. — Asseio e modicidade de preços. — Proprietario. — Joaquim Pereira Duarte.

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **D. Alejandro Campero.** — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

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



# FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º Rua da Fabrica, 37.

## PRODUCTOS

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

# ROYAL MAIL

Steam Packet Company

Pernambuco, Bahia, Riode Janeiro, Montevideu  
e Buenos Ayres

Em 13 de Julho

O paquete Danube.

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

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellis-  
tas, 31, 1.º

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de julho de 1901

COMPANHIA REAL				LISBOA QUELUZ LISBOA				Lisboa Guarda Lisboa				BEIRA ALTA			
C. Sodré		Algés		C. Sodré		Part.		Part.		Part.		Part.		Part.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-35 m.	7-6 m.	7-30 m.	8-0 m.	8-55 m.	12-49 n.	1-50 n.	3-32 t.	Figueira	Pamp.	Figueira	
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	8-38 m.	9-9 m.	9-35 m.	10-5 m.	7-45 t.	9-45 m.	3-35 t.	5-8 m.	2-30 m.	4-0 m.	8-55 m.	10-40 m.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-40 m.	11-11 m.	11-30 m.	11-59 m.	9-30 n.	—	—	—	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	—	—	—	—	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	12-40 t.	1-11 t.	1-30 t.	1-59 t.	Lisboa Figueira Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.			
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	2-40 t.	3-11 t.	3-30 t.	4-0 t.	8-55 m.	4-55 t.	9-0 m.	3-32 t.	1-20 t.	6-53 t.	2-30 t.	7-30 t.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	11-6 m.	9-10 n.	9-25 t.	11-30 n.	PAMP. MANGUALDE PAMP.			
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-20 t.	4-40 t.	5-12 t.	5-30 t.	6-0 t.	4-30 t.	4-36 m.	6-30 t.	11-16 n.	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	u 7-45 t.	5-54 m.	7-22 t.	12-29 n.	6-55 t.	10-10 n.	5-50 t.	8-55 n.
12-25 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	6-33 t.	7-4 t.	7-30 t.	8-0 n.	Coimbra Figueira Coimbra				Mangualde Guarda Mangualde			
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	8-59 n.	6-0 m.	7-45 m.	5-55 m.	7-35 m.	p 10-30 n.	1-25 n.	p 1-25 n.	4-15 m.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.	10-0 n.	11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-25 t.	MINHO E DOURO			
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	10-40 n.	11-11 n.	11-30 n.	12-0 n.	4-10 t.	5-56 t.	9-25 n.	11-5 n.	PORTO FAMALICÃO PORTO			
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	Lisboa Cintra Lisboa				TORRES FIGUEIRA TORRES				f 9-30 m.	10-53 m.	4-5 m.	c 5-21 m.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-55 m.	7-48 m.	5-17 m.	6-10 m.	9-43 m.	6-21 t.	—	—	e 1-10 t.	2-42 t.	7-50 t.	9-11 n.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	9-0 m.	9-53 m.	7-52 m.	8-38 m.	Aveiro Porto Aveiro				9-30 n.	10-54 n.	—	—
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	a 11-0 m.	11-47 m.	9-7 m.	9-53 m.	3-45 m.	c 6-6 m.	6-10 m.	8-46 m.	Porto Braga Porto			
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.	a 1-0 t.	1-47 t.	a 10-52 m.	11-33 m.	Ovar Porto Ovar				5-20 m.	8-57 m.	5-45 m.	8-28 m.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	a 3-0 t.	3-53 t.	a 12-50 t.	1-33 t.	4-15 m.	c 5-42 m.	10-30 m.	12-6 t.	a 6-55 m.	8-47 m.	f 7-55 m.	9-45 m.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.	a 4-35 t.	5-19 t.	a 2-52 t.	3-38 t.	1-9 t.	2-45 t.	c 4-20 t.	5-48 t.	8-15 m.	11-0 m.	12-20 t.	2-35 t.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	5-35 t.	6-22 t.	a 4-33 t.	5-15 t.	7-5 t.	8-42 n.	4-50 t.	6-26 t.	11-30 m.	1-45 t.	4-25 t.	7-5 t.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.	6-48 t.	7-41 t.	a 5-50 t.	6-33 t.	Espinho Porto Espinho				e 3-55 t.	5-45 t.	7-5 t.	10-40 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	9-10 n.	10-3 n.	7-52 t.	8-38 n.	7-45 m.	c 8-35 m.	c 6-15 m.	7-7 m.	a 11-30 n.	1-23 n.	—	—
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.	10-55 n.	11-48 n.	8-44 n.	9-30 n.	8-50 m.	9-51 m.	c 7-10 m.	8-0 m.	Porto Vianna Porto			
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	11-41 n.	10-15 m.	11-15 m.	c 8-55 m.	9-45 m.	5-20 m.	8-57 m.	5-45 m.	8-28 m.
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				Lisboa Sacavem Lisboa				12-55 t.	1-54 t.	11-22 m.	12-25 t.	a 6-55 m.	8-47 m.	f 7-55 m.	9-45 m.
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	3-20 t.	c 4-9 t.	2-0 t.	3-0 t.	8-15 m.	11-0 m.	12-20 t.	2-35 t.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	4-55 t.	5-57 t.	3-10 t.	4-12 t.	e 3-55 t.	5-45 t.	7-5 t.	10-40 n.
1-0 t.	1-25 t.	1-25 t.	2-0 t.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	11-10 n.	12-8 n.	9-10 n.	10-20 n.	a 11-30 n.	1-23 n.	—	—
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	SUL E SUESTE				Porto Vianna Porto			
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	LISBOA BARREIRO LISBOA	LISBOA	LISBOA	LISBOA	6-30 m.	7-5 m.	9-30 m.	10-5 m.
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	10-44 n.	f 6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	5-18 t.	5-45 t.	g 12-25 n.	12-49 n.
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.	12-30 n.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	e 7-0 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.	Porto Valença Porto			
C. Sodré Cascaes C. Sodré				Lisboa Povoá Lisboa				7-45 m.	8-20 m.	9-5 m.	9-40 m.	8-15 m.	1-42 t.	2-30 n.	8-28 m.
a 6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-21 m.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	9-30 m.	10-5 m.	12-35 t.	1-10 t.	11-30 m.	3-53 t.	10-20 m.	2-35 t.
6-15 m.	7-21 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	12-30 t.	1-5 t.	2-40 t.	3-15 t.	5-45 t.	11-22 n.	1-50 t.	7-5 t.
7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-0 m.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	2-30 t.	3-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	a 11-30 n.	3-14 n.	—	—
a 7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-51 m.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	4-30 t.	5-5 t.	6-30 t.	7-5 t.	Vianna Valença Vianna			
7-45 m.	8-17 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	Lisboa V. Franca Lisboa				6-0 t.	6-35 t.	—	—	7-0 m.	9-5 m.	6-30 t.	8-35 n.
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	Lisboa b Santarém Lisboa b				Porto Penafiel Porto			
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-21 m.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	e 7-0 m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.	11-0 m.	12-38 t.	4-35 m.	c 6-8 m.
9-15 m.	10-21 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	7-45 m.	10-5 m.	11-30 m.	1-10 t.	8-25 n.	10-11 n.	6-5 t.	7-45 t.
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-0 m.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				12-30 t.	2-5 t.	2-45 t.	4-45 t.	Porto Regoa Porto			
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-51 m.	5-0 m.	7-0 m.	7-28 m.	9-25 m.	4-30 t.	6-12 t.	5-30 t.	7-5 t.	4-2 m.	10-40 m.	4-0 m.	8-45 m.
10-45 m.	11-51 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	11-20 m.	1-20 t.	2-13 t.	4-10 t.	6-0 t.	7-35 t.	—	—	6-0 t.	10-28 n.	11-20 m.	2-45 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.	4-45 t.	6-45 t.	8-3 n.	10-0 n.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				a 11-30 n.	2-56 n.	5-0 t.	11-12 n.
12-15 t.	1-21 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				Lisboa b Pampilhosa Lisboa				Porto Barca d'Alva Porto			
a 1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-51 t.	8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.	12-29 n.	7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	9-40 m.	7-20 m.	3-5 t.	11-10 m.	6-50 t.
1-45 t.	2-51 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				12-30 t.	7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	r 6-0 t.	1-39 n.	r 12-35 t.	8-45 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-21 t.	b 8-55 m.	9-23 n.	5-25 m.	3-32 t.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa			
3-15 t.	4-21 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	a 4-30 t.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	5-0 m.	9-5 m.	4-10 t.	8-55 n.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-0 t.	d 7-0 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	11-16 n.	4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	r 10-40 n.	1-39 n.	r 12-35 n.	3-44 n.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-51 t.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				GUIMARÃES			
4-45 t.	5-51 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				Lisboa b Pampilhosa Lisboa				TROFA GUIMARÃES TROFA			
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.	LISBOA Badajoz LISBOA	LISBOA	LISBOA	LISBOA	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	f 3-40 m.	5-9 m.	5-10 m.	7-15 m.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-21 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	f 7-35 m.	9-11 m.	7-5 m.	f 8-54 m.
6-15 t.	7-21 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	11-6 m.	6-31 m.	6-50 t.	5-8 m.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				e 8-2 m.	9-40 m.	10-40 m.	f 1-41 t.
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-0 n.	7-45 t.	8-30 n.	9-0 n.	—	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				9-50 m.	11-29 m.	2-15 t.	f 4-23 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	7-45 t.	8-51 n.	9-30 n.	—	—	—	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				f 5-0 t.	6-31 t.	4-0 t.	5-58 t.
7-45 t.	8-51 n.	a 8-25 n.	9-2 n.	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				Lisboa b Pampilhosa Lisboa				7-25 t.	9-5 n.	6-55 t.	f 8-40 n.
a 9-10 n.	9-47 n.	9-15 n.	10-21 n.	LISBOA V. Alcant. LISBOA	LISBOA	LISBOA	LISBOA	Lisboa b Pampilhosa Lisboa				TUNES POÇO BARRETO TUNES			
9-15 n.	10-21 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	FARO POÇO BARRETO FARO			
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-51 n.	11-6 m.	5-55 t.	8-15 m.	b 5-37 t.	2-50 t.	8-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	3-55 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.
10-45 n.	11-51 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	7-45 t.	7-3 m.	5-55 t.	5-8 m.	Casa Branca Faro Casa Branca				8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.
12-10 n.	12-47 n.	12-15 n.	1-21 n.	9-30 n.	—	—	—	Casa Branca Faro Casa Branca				4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.
12-15 n.	1-21 n.	a 12-55 n.	1-32 n.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				6-30 m.	7-0 t.	6-30 m.	7-30 t.	TUNES POÇO BARRETO TUNES			
a) Directos ou rápidos—b) Lisboa Caes dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfaiellos—e) Domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Sab.—h) 2. <sup>as</sup> e 5. <sup>as</sup> —i) Dom. e 4. <sup>as</sup> —j) Dom. e 5. <sup>as</sup> —r) 2. <sup>as</sup> e 6. <sup>as</sup> —t) 2. <sup>as</sup> feiras—u) Pelo Norte—v) 2. <sup>as</sup> , 4. <sup>as</sup> e sab.—x) 6. <sup>as</sup> feiras—y) 4. <sup>as</sup> feiras.															



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior

**S**AHIRÁ no dia 16 de Julho ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, vapor allemão **Kronprinz**. Sahirá a 14 de julho. Agente, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Babitonga**. Sahirá a 6 de julho. Agente, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vapor francez **Chili**. Sahirá a 17 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Yorkshire**. Sahirá a 5 a 6 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **La Plata**. Sahirá a 15 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Havre**, vapor francez **Saint Philippe**. Sahirá a 5 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Anvers, vapor sueco **Karin**. Sahirá a 12 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sahirá a 4 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loan-da, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez, **Benguella**. Sahirá a 6 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



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



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a 7 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 13 de julho. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. de El Rei, 31.



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 22 de julho. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El Rei, 31.



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas**. Sahirá a 17 de julho. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió, vap. ingl. **Aetor**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Serbia**. Sahirá a 10 de julho. Agente, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pyreo** (Athenas), vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Santos**, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordonan**. Sahirá a 14 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St.<sup>a</sup> Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de julho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 3 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vlissingen** e Hamburgo, vapor allemão **Gouverneur**. Sahirá a 2 de julho. Agente, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>

## ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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