

# 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

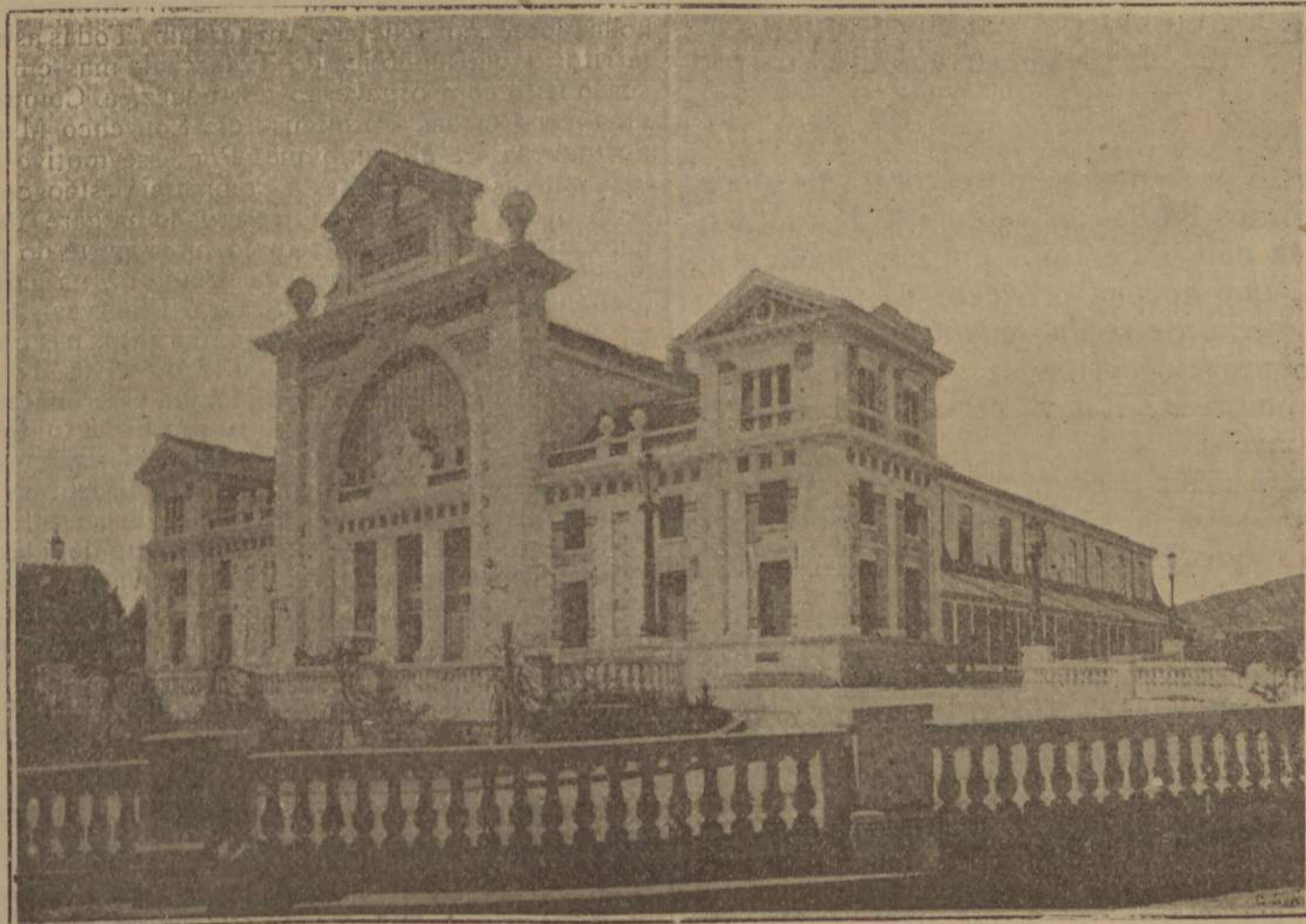
## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Horario brinde para carteira.

### SUMMARIO

|  |     |
|--|-----|
| MARINHA MERCANTE.....  | 269 |
| CAMINHOS DE FERRO SUL-AFRICANOS .....  | 270 |
| PARTE OFFICIAL — Portaria de 27 de Julho do Ministerio das Obras Publicas..... | 270 |
| TARIFAS DE TRANSPORTE .....  | 271 |
| CAMINHO DE FERRO DO ALTO MINHO.....  | 271 |
| CONGRESSO MARITIMO NACIONAL.....   | 271 |
| CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO.....                              | 272 |
| NOTAS DE VIAGEM — XVI — O Sul da França.....                                   | 273 |
| TRACÇÃO ELECTRICA.....   | 274 |

|   |           |
|---|-----------|
| PARTE FINANCEIRA — Revue de la Bour e de Paris, por L. C. — Bole-<br>tim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agios —<br>Cotação nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos ca-<br>minhos de ferro portuguezes e he-panhoes .....   | 275 e 277 |
| PUBLICACOES RECEBIDAS.....  | 278       |
| ESCOLAS MOVEIS.....   | 278       |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Imposto do sello — Estação de S. Bento, no<br>Porto — Caminho de ferro da Povoa — Exp. esso Lisboa-Caldas da<br>Rainha — Mirandella a Vizeu — Porto a Valença — Estação de Bom-<br>bel — Apeadeiro de Tojal — Tramways Coimbra-Oliveira do Bairro —<br>Estação de S. Mamede de Tua — Affastas da Azonã — C. <sup>a</sup> Real e<br>Companhia Carris — Caminhos de ferro do Estado — D-vezas e Val-<br>la ares..... | 278       |
| LINHAS ESTRANGEIRAS Hespanha — França — Russia — Italia — Ame-<br>rica — Mexico — Turquia asiatica .....  | 278       |
| COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Re-<br>laorio do Conselho d'administração (continuação).....   | 279       |
| AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATACOES.....   | 280 e 281 |
| AGENDA DO VIAJANTE.....   | 282       |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE AGOSTO DE 1901.....   | 283       |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....   | 284       |



Estação do caminho de ferro do Sul, em Nice]—[Vide artigo pag. 273

## MARINHA MERCANTE

Sossobrou a sympathica iniciativa d'uns benemeritos utopistas que, julgando-se ainda numa terra em que haja energia, dedicação e comprehensão bastante dos verdadeiros interesses commerciaes e da prosperidade do paiz, foram prégar a santa cruzada da constituição de uma empresa de navegação a vapor transatlantica.

O ensejo era propicio; obter-se-hiam na praça por preço vantajoso barcos capazes de prestar o serviço a que se propunham e que só tinham o contra de serem a demonstração, o exemplo palpavel e inilludivel das

administrações desastrosas. Carga e fretes não faltariam. Pois se sobram para enriquecer as empresas estrangeiras, que vivem em grande parte e prosperam á custa dos fretes das nossas praças!...

D'onde veio então este retrahimento?

Nação pequena e de poucos recursos. Não é exacto. Sendo menores, tivemos uma marinha mercante consideravel, e a Hollanda tem-a importantissima.

Foi-se-nos a tradição navegadora. Habitua-mo-nos a mandar vir tudo de fóra; os artefactos, os navios; até o trigo.

A tonelagem dos nossos navios a vapor decresce, e dos navios de vela estaciona depois d'uma enorme depressão.

Nos nossos estaleiros não se sente bater uma cavilha.

Por tudo isto Portugal, uma nação com colonias numerosas, extensas e ricas, não as pôde explorar devidamente. Por tudo isto o nosso commercio não se desenvolve como podia e devia.

Temos Macau, mas compramos chá aos inglezes.

A India não tem uma carreira de navegação regular, o que influe consideravelmente na mingua de receitas do desgraçado caminho de ferro de Mormugão.

Não ha uma carreira de navegação portugueza para Moçambique, que tanto havia de influir no incremento das nossas relações commerciaes com a Africa Oriental, e que tanto podia contribuir para nos alliviar da terível e porfiada crise vinicola que as almejadas medidas governativas não conseguiram attenuar sequer.

E assim vamos nesta negligencia lamentavel, perdendo terreno ou deixando-nos quietos enquanto os estranhos progridem.

A cidade do Porto, em que o espirito commercial é mais perseverante, mais desenvolvido e mais bem orientado, podia se o quizesse, metter hombros ao empreendimento, dando mais uma vez essa lição de civismo e de boa comprehensão mercantil a todo o paiz.

Ella que tanto tem feito pela sua propaganda commercial, a bem da exportação dos productos portuguezes para os mercados estrangeiros, ella que, pela voz auctorizada das duas corporações que consubstanciam a sua actividade fabril e commercial, tanto tem influido na solução dos nossos problemas economicos; ella que sabe quanto paga de fretes ás empresas estrangeiras de navegação; ella que logrou obter o seu custoso porto artificial de Leixões; até ella desertou agora a sua propria causa.

Fez como Lisboa.

E' costume nosso gritarmos sempre contra os governos a quem teimamos em lançar as culpas de todos os males. D'esta vez não poderemos em boa razão attribuir-lhe os erros, que apenas proveem da falta de iniciativa e do sentimento de solidariedade ou do espirito associativo do commercio portuguez.

Que faltaria á empresa? Estava certa de obter todas as vantagens razoaveis.

Que mais poderá fazer o governo que até a instrucção technica necessaria aos machinistas fornece nas suas escolas para que possa dispensar-se pessoal estrangeiro?

Só a navegação para o Brazil em carreiras certas, rapidas e frequentes devia dar a margem de lucros bastantes para convidar á constituição d'uma companhia que explorasse este ramo da industria dos transportes.

Mas haveria mais: tem de pensar-se tambem nas carreiras de Africa.

E sobretudo devia attentar-se a que não se ganhava só pelo lucro directo da navegação, mas ganhava-se indirectamente pelo desenvolvimento do commercio pela garantia que adquiria da eliminação do perigo de se fazer o nosso trafego sómente sob bandeira estrangeira, até pela influencia moral da entrada nos portos dos nossos irmãos do Brazil de navios genuinamente portuguezes, desde o casco á tripulação—a bandeira e a carga.

Mas o Porto quer continuar a pagar 1.700 contos de fretes á navegação estrangeira dos 2.000 que representam o seu desembolso para os transportes maritimos e não se seduz com o exito da Empresa Nacional e da Empresa Insulana.

Assim iremos á *la divine*, sem bussola, nem leme, descurando os nossos interesses mais capitaes.

Farámos em vias ferreas. Na viação ordinaria temos

orçamentos tão largos que andamos para traz, pois se inutilizam e arruinam as estradas já feitas.

A navegação de cabotagem quasi desapareceu.

E' justo que a navegação a vapor, sobre tudo a grande navegação, decline ou desapareça.

## Caminhos de ferro Sul-africanos

Causaram viva sensação entre nós as noticias que correram ha dias ácerca de uma reclamação da Hollanda sobre a confiscação do material circulante da Companhia neerlandeza dos caminhos de ferro sul-africano, na estação de Lourenço Marques, e entregue ás auctoridades militares inglezas pelo governo de Moçambique.

Essas noticias apresentavam certo character de gravidade por terem apparecidos em jornaes da respeitabilidade do *Jornal dos Debates*, que publicou o seguinte:

Como nos annunciou um telegramma de Amsterdám, que publicámos hontem, confirma-se que o governo hollandez transmitiu para Lisboa as reclamações da companhia dos caminhos de ferro sul-africanos, relativamente á confiscação do seu material circulante na gare de Lourenço Marques. A proposito d'esta noticia parece-nos interessante recordar qual é, precisamente, o conflicto de que se trata.

A companhia dos caminhos de ferro sul-africanos, uma empresa particular, semelhantes ás nossas companhias de caminhos de ferro sobre o ponto de vista da sua constituição, é uma sociedade hollandeza, com séde em Amsterdám. Todas as suas linhas são no territorio da Republica do Transvaal; mas em virtude d'um accordo feito com o governo portuguez, a Companhia estabeleceu uma das estações «terminus» em Lourenço Marques, na colonia portugueza de Moçambique. Por esse motivo muitos vagon e locomotivas pertencentes á Companhia estão, constantemente, em serviço, ou num deposito reservado na gare de Lourenço Marques, assim como, por exemplo, uma parte do material da Companhia do Norte estaciona, de ordinario, na gare de Bruxellas.

Quando os inglezes invadiram o Transvaal, havia, precisamente, dentro da gare de Lourenço Marques, nas condições que acabamos de expôr, mil vagon e locomotivas da companhia neerlandeza. A companhia considerava esse material em segurança absoluta. Qual não foi, pois, o seu espanto quando, ha pouco tempo, teve conhecimento do que esses vagon e essas locomotivas tinham sido apprehendidas por ordem do governador portuguez, e entregues, logo em seguida, ás auctoridades britannicas.

O facto succedeu assim; não admite duvidas. Ainda recentemente, na assembléa geral da companhia, reunida em 19 de junho ultimo, a direcção o confirmou, declarando que, sem a minima delonga, tinha posto o governo hollandez ao corrente da situação. Segundo o parecer dos directores tudo levava a crêr que o governo hollandez transmittiria, immediatamente, ao governo de Portugal os protestos e as reclamações da Companhia. E assim foi.

A esta noticia oppoz o governo portuguez o mais claro desmentido, por meio da imprensa que lhe presta seus serviços, declarando: que não houve nota alguma da Hollanda; que nunca existiram na gare de Lourenço Marques mil vagon (o que é facil de acreditar); e que, tendo sido o governo inglez que recebeu o material apprehendido, elle nos ajudaria a pagar a indemnização.

## PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição Central

Sua Magestade El-Rei ha por bem determinar, nos termos do decreto d'esta data, que sejam reformadas nas linhas do Estado as tarifas de adubos e insecticidas, machinas agricolas e indus-

trias, material vinario e oleicola e esteios de pedra, em harmonia com as seguintes bases:

1.<sup>a</sup> Adubos, correctivos, fungicidas e insecticidas, a que era concedido transporte gratuito ou bonus: 1 real por tonelada e kilometro.

2.<sup>a</sup> Instrumentos e machinas agricolas, incluindo os respectivos geradores de vapor, material vinario e oleicola, com excepção do vasilhame, para estabelecimentos agricolas da região servida pela respectiva linha: transporte gratuito.

3.<sup>a</sup> Geradores de vapor, motores a vapor, com excepção das locomotivas de via larga, manejos para motor de sangue, material Decauville, machinas-terramentas para usos industriaes, peças de machinas, machinas e instrumentos agricolas transportados para reparação esteios de pedra, cal e gesso para usos agricolas, aduelas e vasilhame desarmado e garrafas vasias: 5 réis por tonelada e kilometro.

Para as massas indivisiveis de mais de 5.000 kilogrammas, a taxa será aggravada de 50 por cento.

4.<sup>a</sup> Toneis armados: 20 réis por vagon e kilometro.

5.<sup>a</sup> Na elaboração das tarifas ter-se-hão em conta as seguintes prescrições:

a) Os acidos serão transportados com a devida segurança, os adubos e correctivos, insecticidas e fungicidas, em saccos, caixas, latas, barris ou barricas;

b) O peso minimo de cada remessa será de 200 kilogrammas, salvo nos transportes a granel, para os quaes será obrigatorio o minimo de expedição de 5.000 kilogrammas;

c) A's taras vazias será concedido o regresso gratuito nas condições usuas;

d) Não será obrigatorio o engradamento de machinas e instrumentos agricolas e industriaes, resalvando, porem, as administrações a sua responsabilidade pelas avarias provenientes de mau acondicionamento;

e) Nas linhas do sul e sueste abrangerão estes transportes a via fluvial, cobrando-se, porém, por esta parte do trajecto, as taxas da respectiva tarifa e com as restricções na mesma formuladas;

f) As operações da carga e descarga serão feitas por conta e pessoal dos expedidores e consignatarios, cobrando-se as taxas em vigor, quando a administração haja de as mandar executar pelo seu pessoal, o que poderá ser por ella determinado, quando assim o exija a conveniencia do serviço;

g) O minimo de percurso para as remessas a que se refere esta portaria será de 50 kilometros ou pagando como tal;

h) As remessas a que se referem as bases 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup>, ficam sujeitas ao pagamento das taxas por evoluções e manobras, guia, registo e imposto de sello;

i) Para os effeitos do disposto na base 1.<sup>a</sup> serão incluídos no grupo respectivo as seguintes mercadorias:

Acidos sulfurico, muriatico e nitrico.

Ammuniureto de cobre.

Bagacos de qualquer especie.

Cal de depuração das fabricas de gaz.

Chloreto de potassio e kamite.

Cinzas.

Conchas e mexoalho.

Enxofre, enxofre cuprico, acetato de cobre e outros insecticidas e fungicidas.

Guano natural e artificial, adubos chimicos compostos.

Margas.

Musgos fosseis.

Negro das refinações.

Ossos: pó, aparas e cinzas de ossos.

Phosphatos de cal em pó, em detritos ou em pedra.

Poudrette.

Residuos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de sola, de pelles e chinellos.

Sal proveniente da salga do peixe.

Sangue de boi.

Sargaço secco e matto comprimido.

Superphosphato de cal, mineral ou de ossos.

Sulfatos de ammonio, de potassio de cobre e de ferro.

Sulfuretos de carbonio, de calcio ou de potassio.

Trapo ou residuos de lã.

j) Prescrever-se-hão nas tarifas as formalidades necessarias para a concessão dos transportes gratuitos a que se refere a base 2.<sup>a</sup> e as penalidades a applicar por falsa declaração.

Paço, em 27 de julho de 1901. — Manuel Francisco de Vargas.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Transporte de comestiveis.—A direcção da Companhia Real acaba de submeter á sancção do governo uma nova tarifa destinada ao transporte de comestiveis em cestos especiaes fornecidos pela Companhia e por

assignatura mensal. Os cestos são de diversos formatos e as assignaturas pódem-se fazer por um até tres cestos, para o maximo de um transporte por dia e envio da tara vazia.

Vamos indicar o preço da assignatura de um cesto grande e pequeno no maximo da distancia: Vila Franca a Lisboa (Santa Apolonia ou Rocio), incluindo o sello respectivo e as despesas de manutenção, guia e registo: Um cesto grande, 7\$200; tres cestos grandes, 14\$400; um cesto pequeno, 3\$000.

O assignante receberá dois modêlos nos quaes se indica qual o numero da assignatura, contendo trinta e uma casas ou divisões onde as estações ou apeadeiros, recebedores ou expedidores, reconhecerão, respectivamente, conforme o dia em que fôr utilizada a assignatura, a recepção e entrega dos cestos. Os cestos transitarão fechados com cadeados dos assignantes, e serão transportados por certos e determinados comboios, que serão opportunamente annunciados.

A carga e descarga nos apeadeiros serão feitas pelos expedidores e consignatarios.

## Caminhos de ferro do Alto Minho

Parece, finalmente, que está em via de realização o estabelecimento do caminho de ferro do Alto Minho, cuja concessão data de 1890, não tendo havido difficuldade por que não passasse o projecto.

Os srs. José Antonio Duro, Antonio José da Silva e Agostinho Dine, que teem sido poderosamente auxiliados pelo sr. Justino Teixeira, que foi quem dirigiu os estudos e fez o projecto, promoveram a subscrição para emissão de 180:000\$000 réis, capital acções, tendo sido subscriptos desde logo 50:000\$000 réis.

Os titulos são de 1, 5, 10, 20, 30 e 50 acções pagaveis em prestações, sendo a primeira de 10 % no acto da subscrição, e as restantes em percentagem não superior a 40 % e com intervallo minimo de trinta dias. A subscrição será encerrada no dia 31 do corrente.

Os fins da companhia são: a compra, com todos os respectivos direitos e encargos, da concessão pelo tempo de 99 annos, de um caminho de ferro de via reduzida sobre o leito da estrada real n.º 23, de Valença a Monsão, bem como a compra da segunda parte da concessão respectivamente á linha de Monsão a Melgaço e a construcção e exploração d'essas linhas ferreas.

A administração da companhia será confiada a uma direcção ou conselho de tres membros.

Este caminho de ferro atravessa uma região feracissima e muito industrial e commercial, como já em tempo tivemos occasião de referir.

A linha será de 0,65 entre carris, e tanto o material fixo como o circulante está já contractado com uma casa ingleza.

## Congresso Maritimo Nacional

Em harmonia com as prescrições de seus estatutos, a Liga Naval Portugueza reunirá em Lisboa, no proximo mez de janeiro, o seu primeiro congresso annual.

Querendo orientar a sua acção pelo sentimento do paiz, na cruzada que emprehendeu pelo resurgimento da marinha portugueza, resolveu a Liga confiar a este congresso o delineamento das normas a seguir na execução de tal designio. Além de todos os seus associados e das aggremações filiadas, todas as individualida-

des de que possa depender a solução do grave problema, serão convidadas a intervir na discussão; e assim, num completo desprendimento das considerações interesseiras da politica interna, os trabalhos do congresso hão de ser da mais alta importancia para os destinos da marinha nacional.

Graves e importantissimas são as questões de que o congresso tem de occupar-se. Em Portugal, nem sequer existem os fundamentos de uma solida organização maritima. Escolas, portos, companhias seguradoras e instituições officiaes, tudo é fóra do espirito da época, desegual e apoucado, por não obedecer a uma orientação superiormente definida. Protecção á marinha mercante não a temos, e comtudo ella é indispensavel ao estabelecimento das communicações postaes, necessaria á expansão da economia portugueza. E nas questões relativas ás pescarias nacionaes, ainda se revela um atraso que é devéras lastimavel. Nestes diversos campos ha muito que remodelar e crear, e o congresso não o saberá esquecer, queremos crê-lo.

Nesta conformidade, para orientar os trabalhos dos congressistas, se elaboraram as theses que a Liga Naval já fez distribuir, e de que nos enviou um exemplar que agradecemos. Apesar de bastante resumidas, por se inspirarem num espirito essencialmente pratico, encontramos nellas largo ensejo para fundamentar estudos que possam elucidar a discussão; e não duvidamos fazer nosso o apeilo que faz a Liga Naval ao patriotismo portuguez, para o feliz exito do congresso.

É indispensavel que ninguem falte a tão augusta assembléa, para que a decisão e largueza de vistas das suas conclusões possam impôr-se aos poderes do Estado, como brilhante affirmação da vontade do paiz, no que respeita ao vasto problema do nosso resurgimento maritimo. Como succede hoje nas grandes nações maritimas, e como outr'ora succedeu entre nós, é preciso que o sentimento do povo se agite em torno d'esta questão vital da marinha. No congresso hão-de fixar-se as normas por que deve guiar-se o esforço colectivo que a Liga representa, em tão prudente orientação; e assim, não devem faltar os bons patriotas a dar-lhe o apoio do seu leal conselho.

O congresso representa, d'este modo, um passo luminoso da iniciativa portugueza no caminho do futuro. Assim o ha-de comprehender todo o paiz ao attentar na composição d'esta assembléa, em que, sob o alto patrocínio a presidencia de Sua Majestade El-Rei, vão congregarse, na aspiração soberba de um patriotismo ardente, completamente desprendidos de considerações interesseiras, todos os bons cidadãos que queiram erguer ao nivel das suas gloriosas tradições a decahida marinha portugueza.

Que todos concorram com o seu incondicional apoio a esta causa, santa entre as mais santas, e indispensavel á obra esplendida do fomento da riqueza do paiz.

## CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

### 26.ª Questão—Signaes repetidores dos signaes opticos

Tinha sido dada para estudo a these seguinte: Signaes acusticos empregados nos tunneis ou em tempo de nevoeiro como repetidores dos signaes opticos. Havia relatorios dos engenheiros *Chesneau*, do caminho de ferro de Este francez, e *Van den Bogaerdeca* dos minhos de ferro do estado belga.

Este relator mostrou no congresso alguns modelos de petardos ou estoiros empregados em diversos paizes, examinou os dois casos em que deve fazer-se a repetição por signaes amoviveis ou fixos, e neste ultimo caso por signaes de paragem ou transponiveis.

Conclue que:

1.º A oportunidade de repetir a indicação de paragem d'um signal depende não só da intensidade do nevoeiro, mas do papel do signal e da sua collocação a respeito do ponto perigoso, e ainda da velocidade maxima admittida na linha segundo a importancia do trafego.

Na falta de machinas automaticas, a applicação d'este principio ás condições da pratica origina dois processos de *nevoa-sinaes* (*fogsinalling*) que ainda se subdividem em tres generos:

(A) *Com dois signaes para cobrir o ponto perigoso um avançado transponivel e um de paragem.* O *nevoa-signal* só deve organizar-se para nevoeiro espesso. Podem bastar *nevoa-marcadores* (*fogmen*) postados a pequena distancia na frente dos signaes.

Não é sempre indispensavel marcar o signal de paragem quando se *nevoa marcar* o signal avançado. Dá-se principalmente a necessidade de repetir os signaes de sahida quando commandam uma via percorrida por comboios directos.

E' para recommendar o uso dos signaes de mão pelos *nevoa marcadores*.

Constituem corollarios do que precede:

O machinista deve approximar-se dos signaes com prudencia; a explosão d'um petardo ou estoiro equivale para elle a um signal de perigo que implica paragem immediata; todavia cumpre-lhe informar-se sobre a situação rapidamente; reconhecer que deve continuar a marcha quando vir que o estoiro foi collocado sobre o carril para repetir a indicação d'um signal transponivel.

Devem ser logo tomadas as medidas necessarias para a protecção d'um comboio que *esbarra* perante um signal, pelo *nevoa-marcador* e pelo pessoal do comboio.

E' para desejar que o signalizado, que póde esquecer-se de que um comboio está parado, seja prevenido por uma indicação material d'este facto; é necessario quanto possivel dar-lhe meios para reduzir as paragens ao minimo em tempo de nevoeiro.

B. *Caso em que o ponto perigoso só é coberto por um signal collocado geralmente a uma maior distancia para a frente d'este ponto.* Como este signal não tem repetidor, deve attender-se á distancia a que póde ser percebido em tempo claro, e proceder-se ás operações de *nevoa marcação* para um gráo de intensidade de nevoeiro menos elevado do que segundo o systema precedente.

Póde postar-se o *nevoa marcador* perto do signal, dando-lhe um aparelho mechanico que lhe permita collocar os estoiros sobre o carril á distancia desejada, quando o signal estiver fechado e quando o comboio transpõe o posto. Se o trafego é denso, este systema exige um segundo operario para substituir os estoiros esmagados. Parece preferivel que o *nevoa marcador* esteja no logar préviamente determinado em que os estoiros devam ser collocados sobre o carril e de munir o posto de uma campainha electrica dependente do signal. O *nevoa-marcador* conserva os estoiros no carril e só os retira quando a campainha funciona. O machinista deve logo parar o comboio; se nenhum signal de paragem se lhe fizer, continua avançando lentamente até o signal fixo que elle sabe que deve encontrar;

2.º Em exploracões pouco importantes o systema do *estoiro de aviso*, posto a uma distancia determinada do signal, é muito vantajoso.

Os operarios da via fazem as funcções de *nevoa-marcadores*, obedecendo sómente a esta prescripção — pôr em tempo de nevoeiro um *estoiro* sobre o carril em tal lugar. A significação da explosão é—prudencia e afrouxar.

3.º O congresso nota que se empregam com exito em Inglaterra machinas que permitem aos *nevoa marcadores* o executar, ao abrigo de perigo, a parte material da sua obrigação que consiste em collocar os *estoiros* sobre o carril;

4.º Para produzir um signal acustico devem empregar-se pelo menos dois *estoiros*;

Alguns modelos de *estoiros* são munidos de garras para se fixarem solidamente ao carril.

5.º Ao signal amovivel, empregado em casos excepçoes, é indispensavel, para que não deixe de ser percebido, que se lhe adicionem petardos ou *estoiros* em tempo de nevoeiro.

O engenheiro Chesneau resumiu o seu relatorio, condensando-o nas seguintes conclusões:

I. A distancia maxima da visibilidade dos signaes, a partir da qual se devem tomar as precauções do nevoeiro, é de 100<sup>m</sup>.

II. A pratica aconselha que se adicionem aos signaes opticos moveis, cobrindo obstaculos imprevistos, dois *estoiros* ou petardos ou mesmo tres se o tempo estiver humido.

III. Nos signaes opticos fixos:

A. As campanhas tendem a generalizar a adopção de dois *estoiros*, solidarios com o signal quadrado vermelho para paragem.

B. Nos postos de cantão as companhias apoiam com *estoiros* os semaphoros.

C. Nos discos a distancias (discos redondos vermelhos), signaes transponiveis, as rêsdes em que é raro o nevoeiro não nevoa signalizam; naquellas em que o nevoeiro é frequente seguem-se praticas diversas: a do *Ouest e l'Est* empregam *estoiros*, a do *Nord* usa avisadores automaticos que dão alarme de apito e cobrem com signaes moveis e ás vezes com *estoiros* as manobras de estação que occupam as vias principaes durante um certo tempo. Estes dois systemas, sob o ponto de vista de segurança, parecem equivalentes.

IV. Pódem considerar-se os modelos de *estoiros* actualmente em uso como satisfactorios nos signaes fixos; nos moveis deve procurar-se augmentar o estampido da explosão, convindo mesmo fogos pyrotechnicos actuados pelo proprio comboio.

V. Devem animar-se as companhias a augmentar a intensidade dos fogos de cauda de comboio e da lanterna dos conductores, assim como dos signaes acusticos actuados pelas locomotoras.

\*

Depois da discussão, em que tomaram parte muitos congressistas, adoptaram se as conclusões que seguem:

1.º O congresso verifica a difficuldade de formular regras geraes para as rêsdes cujas condições climatericas sob o ponto de vista dos nevoeiros são muito differentes e de systemas de signaes dessemelhantes.

2.º No que respeita especialmente aos *signaes amoviveis*, protegendo obstaculos imprevistos, o Congresso julga vantajoso aporal-os com *estoiros*, tanto em tempo claro, como em casos de neblina;

3.º E' para desejar que os *signaes transponiveis* sejam additados, como signaes acusticos em caso de nevoeiro, nas linhas de trafego intenso, quando a distancia d'estes signaes ao ponto que elles protegem não offerecem sufficientes garantias por si só.

4.º Quanto aos *signaes de paragem absoluta*, convém addicionar-lhes *estoiros*, em caso de nevoeiro, se não são

annunciados a distancia por signaes fixos transponiveis.

5.º O congresso nota que se pôde attingir o mesmo fim que se consegue com os *estoiros* ou por meio de *apparelhos* acusticos collocados ou na via ou nas machinas, actuados automaticamente pelos signaes fixos na paragem; mas não estão generalizadas as experiencias sobre todas as rêsdes de modo que possa actualmente indicar-se uma preferencia a favor de um ou de outro systema;

6.º O congresso emite o voto de que a *efficacia dos estoiros* se augmente quanto possivel, nomeadamente pelo emprego de garras e accrescimo de sonoridade.

\*

## 27.ª Questão. Uso do telephonio

A these proposta era esta: uso do telephonio na exploração; possibilidade de substituir o telegrapho nas linhas de dupla via ou nas de via simples; pára-raios que permittam a continuação do serviço durante as tempestades.

Era relator para Portugal e Hespanha e paizes das mesmas linguas o engenheiro *Paulo Benjamim Cabral*, inspector dos telegraphos.

Para a Austria, Hungria, România, Paizes Baixos, e Allemanha, o engenheiro *Wartzelli*; para a Inglaterra e colonias, o engenheiro *Ireland* e para outros paizes o engenheiro francez *Javary*.

Foi este relator quem resumiu as exposições apresentadas ao congresso, conclusões em geral favoraveis ao telephonio,

A 3.ª secção approvou as conclusões que foram depois ligeiramente modificadas em sessão plena, ficando com a redacção seguinte:

1.ª O telephonio offerece uma segurança comparavel com a do telegrapho Morse, na troca de communicções especiaes da exploração das vias ferreas, isto é, que interessem á segurança da circulação dos comboios, comtanto que se adoptem precauções muito simples na transmissão e registo dos despachos.

2.ª As suas vantagens ou inconvenientes sobre o telegrapho sob o ponto de vista da commodidade e da economia, dependem das condições particulares não só a cada administração mas a cada linha, porque dependem da actividade do trafego, das communicções telegraphicas, das transmissões de luz e de força preexistentes, etc;

3.ª Sob o ponto de vista das precauções contra as descargas electricas, as diversas administrações usam pára-raios de diversos modelos que satisfazem completamente.

## NOTAS DE VIAGEM

XVI

### O Sul da França

De surpresa agradavel em agradavel surpresa andava eu nesta interessante linha.

Quando ás 6 horas e 45 da manhã ia tomar o comboio, para Pouget Teniers, achei já junto d'elle o sympathico chefe da exploração que me convidava a tomar logar no seu salão, engatado á cauda, onde para maior amabilidade me deu a sua apreciavel companhia.

Nestas condições a viagem não podia deixar de ser agradabilissima, não só porque via perfeitamente a li-

nha, como porque além dos bellos guias lindamente illustrados e encadernados que me offerecera Mr. Poulet, o amavel engenheiro director da companhia, em Paris, — uma bella publicação intitulada *France-Album* que tem dado á luz um album de cada departamento com numerosas e perfeitas photogravuras — eu tinha as explicações, as descripções de Mr. Pradal entremeadas pelos seus espirituosos conceitos.

A estação, comquanto não muito vasta, é d'um aspecto elegante, como o prova a nossa gravura.

A via é de 1 metro, mas durante os primeiros 10 kilometros tem um terceiro carril, para que por ella possam passar, em caso de necessidade, por conveniencia estrategica, os comboios da companhia P. L. M.

Logo ao sair de Nice, a linha atravessa muitas obras d'arte e vae-se elevando rapidamente dominando parte da cidade que se nos desenrola num panorama esplendido sob as vistas.

Depois desce a encontrar a margem esquerda do rio Var, a qual segue.

Ahi é o entroncamento da linha de Pouget-Teniers com a de Grasse, com um razoavel bufete onde, á volta, serviram um almoço delicioso.

Deixando á esquerda a bella ponte de *La Manda*, seguimos a margem do rio.

Passadas algumas estações que são pontos de partida para curiosas excursões aos arredores, a linha vae sendo apertada entre as duas montanhas que só deixam um estreito carreiro para o rio. Parece-nos estar nas *Fragas Más*, na linha de *Mirandella*.

Tão apertado é o valle em que o rio e a linha se encontram, que na estação de *La Tinée* nunca bateu o sol.

Em breve as gargantas do Var se apertam ainda mais, apresentando um aspecto grandioso.

Como o valle não chegava para o rio, a via e a estrada, estas duas tem que passar em numerosos tunneis.

Saindo da estação de *La Tinée*, atravessamos duas vezes o Var e chegamos meia hora depois a *Touit de Beuil*.

Incitado pelo meu amavel guia de viagem, fiquei nesta estação, d'um comboio ao outro, para ver a povoação.

E' tudo quanto ha de mais original.

Sobre a montanha, á qual nos conduz uma razoavel estrada, acha-se construida a aldeia moura, com todos os caracteristicos da sua origem.

Não se imagina uma povoação assim. As ruas, se ruas se lhes póde chamar, são em rampa que difficilmente se sóbe, sem calcetamento, pedras soltas, terra, desaguaderos das casas, detritos, tudo serve de pavimento. Casas irregulares, de janellas sem vidraças; sujas, negras, pobrissimas, empilhadas na vertente da montanha; egreja pequena e pobre, e por unica praça um terreno irregular que não terá mais de cem metros quadrados.

Mas qual não foi a minha surpresa ao deparar-se-me, numa esquina, um grande cartaz em que se annunciava ter havido dias antes, alli, grandes festas patrioticas, em que, entre outras manifestações, se realizou... um cortejo civico, exposição, grandiosos bailes (!) e não sei até se corridas de bicycletas!

Onde? isso é o que se ignora, mas o cartaz lá estava, e não foi feito só para me espantar.

O que é facto é que, apesar da pobreza d'esta aldeia, como ella é muito visitada pelos excursionistas, ha, junto á estação, um pequeno mas elegante e confortavel hotel, que faria inveja a muitos de algumas cidades nossas.

*Pouget-Teniers*, é uma pequena cidade onde a linha ferrea se interrompe, por não estar ainda concluido o

treço d'esta a *St.º André*, o percurso que se faz ainda em diligencia (40 kilometros) em 6 horas e meia por 6 francos.

De *St.º André* a *Digue* ha 44 kilometros de menor interesse.

Voltando ao entroncamento de *Colomars*, seguimos, para a esquerda, a linha de *Grasse-Dranguignau* e *Meurargues* e vae-se já vendo como ella differe da que acabo de descrever.

Saindo da estação, a via atravessa o Var e descreve uma curva tão apertada que volta por completo em sentido contrario.

Subindo sempre a montanha, o viajante descobre em breve o panorama esplendido das duas margens e uma extensão de mais de 12 kilometros do rio até a sua foz sobre o mar.

Vimos de uma linha de valles e apertadas gargantas e eis-nos noutra sobre montanhas e viaductos — completa antithese da anterior.

Ainda assim temos, passada a primeira paragem, um grande tunnel e á saída da segunda outro numa linda situação.

Estamos no paiz das flores; roseiras, violetas, laranjeiras, por todos os lados nos rodeiam; o aroma é delicioso.

Na continuação da linha, sempre de um pittoresco admiravel, temos viaductos, valles, ribeiras, apertadas ravinas, gargantas tenebrosas, que tudo se succede sem interrupção, mudando de aspecto por vezes nas apertadas curvas em que a linha volta sobre si, para a esquerda, como succede nos viaductos de *Loup*.

Deve ser interessantissimo um passeio ás gargantas d'este rio selvagem, semelhando muito o Aar da Suissa, em *Meiringen*.

*Grasse* é a cidade das perfumarias e tão agradável estação de inverno que foi escolhida pela rainha de Inglaterra para sua habitação, construindo alli um grandioso palacio.

As afamadas flores e essencias de Nice são, na sua maior parte, de *Grasse*, onde a cultura e a preparação das rosas e violetas constituem a principal industria.

Além de *Grasse*, a linha do Sul continua a ser interessante, podendo-se seguir até o extremo e d'ahi, pela linha d'*Aix*, 62 kilometros da P. L. M., vir directamente a *Marselha*.

Eu, porém, que queria seguir tambem a linha de *S. Raphael*, pertencente á mesma companhia, saí em *Grasse*, e tomei um trem para me transportar da estação do Sul á do P. L. M., tendo a sensação de me sentir roubado quando, por uma corrida de dez minutos, se tanto, o cocheiro me exigiu 5 francos!

Lembrei-me de Lisboa...

## Tracção electrica

**Apparelhos de segurança para tremvias electricos.** — A companhia geral de tremvias de Barcelona installou numa das secções em que tem dividida a sua linha, os aparelhos inventados pelos srs. Sintas e Schultz para interromper automaticamente a corrente electrica quando se quebre o fio de trabalho ou se ponha em contacto com um conductor qualquer.

Para observar o effeito produzido pelos aparelhos installaram-se 8 linhas telephonicas, cruzando superiormente a linha, e combinaram-se com estas varias lampadas electricas. Foram-se successivamente cortando as linhas telephonicas emquanto estavam communicando e viu-se que as lampadas se apagavam no momento em que ao cahir se punha o fio em contacto com a linha do tremvia, o que prova que os aparelhos func-

cionaram instantaneamente cortando a corrente sem que sentissem o menor choque os que estavam telepho- nando.

Outra prova se realizou na officina, cortando a mes- ma linha do tremvia, funcionando os aparelhos com a mesma precisão.

A companhia resolveu collocar estes aparelhos em todas as secções das suas linhas.

Tambem se fizeram provas com dois typos de sal- va-vidas. Um fixa-se adiante da carruagem, e consiste numa armação que sustenta uma tela metallica paral- lela á via, onde se recolhem os objectos cahidos na mes- ma e o outro vae collocado debaixo da plataforma e consiste em um receptaculo paralelo á via que se man- tém sustido por uma alavanca accionada por uma ma- nivella oscillante, de modo que, quando esta perde a verticalidade por tropeçar em um objecto que se ache na via, o receptaculo desce até descançar sobre a linha e recolhe o objecto.

Este typo de salva vidas apresenta a vantagem de que não estorva o andamento da carruagem, mas em troca, a altura da plataforma e dos estribos limita o volume dos objectos que se podem recolher, e difficil- mente poderá ser efficaç para pessoas medianamente corpulentas.

**Extraordinario.**—Diz um jornal americano que em breve funcionará um serviço de carruagens electricas entre Nova York e Chicago, percorrendo a distancia de 1.530 kilometros, que existe entre ambos os pontos, em 5 horas, empregando portanto uma velocidade de 300 kilometros por hora.

O projecto é o mesmo de Lima Beecher, mas modi- ficado. Já está estudado em todos os seus detalhes e já se fizeram ensaios em linha de pequena extensão no Canadá.

Agora quer-se fazer uma experiencia maior, para a qual se estabelecerá uma linha entre Philadelphia e Atlantic City (89 kilometros); a concessão é feita pelo Estado de Nova Jersey.

A via será aerea sobre armaduras metallicas, de car- ril unico; as carruagens serão de aluminio, para 50 passageiros, cada uma, movidas por electricidade e com freios electricos.

300 kilometros por hora parece-nos americano de mais. No entanto ahi fica a noticia por conta de quem nol-a deu.

\*

Foi approvedo o novo typo de carruagem electrica encomendada pela companhia dos tremvias electricos dos arrabaldes de Paris.

A caixa repousa sobre dois armões symmetricos inde- pendentés, cada um dos quaes com dois motores de 60 cavallos.

Vão servir na linha de *Maison-Lafitte*.

## PARTE FINANCEIRA

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 10 Août 1901.

L'orientation n'existe plus pour l'instant sur notre place, nous assistons à des séances sans direction en ce sens qu'elles sont de nature à jeter le trouble dans les esprits les plus portés à l'optimisme. Souhaitons que ces fluctuations ne soient que passa- gères et que l'ouragan terminé le calme renaitra—c'est de l'Ame- rique du Sud que nous est venue dernièrement la note défavora- ble qui a ébranlé le marche, car à peine notre place débarrassée des ressources causées par la dernière liquidation, de l'émotion pro-

duite par les faillites en Allemagne, qu'une nouvelle à laquelle on était loin de s'attendre est venue s'ajouter à la gêne dont souf- fruit notre Bourse. Le ministre des finances argentines, Mr. Ber- duc, a donné sa démission qui a été acceptée et le gouvernement a envoyé un message retirant le projet d'unification de la dette, ce qui a donné satisfaction à l'opinion publique, tremplin poli- tique probablement.

Toutefois des interêts si considérables sont attachés à l'opé- ration projetée, qu'il paraît difficile d'admettre qu'elle puisse être abandonnée définitivement.

Les fonds Brésiliens et la Rente Serbe ont été très affectés de la réaction des fonds argentins. D'autre part la menace d'une rupture diplomatique entre la Turquie et la France et la declara- tion de la grève des ouvriers métallurgistes en Amérique ont en- core pesé dans la balance.

Heureusement que nos fonds d'Etat sont restés en dehors du mouvement de réaction et qu'ils ont permis de contrebalancer un tant soit peu la faiblesse à peu près générale.

On peut remarquer cependant qu'après certaines déceptions occasionnées par les valeurs industrielles, les rentes et fonds d'Etat recueillent le flottant des capitaux qui se forme réguliè- rement à toute époque et auquel vient se joindre dans le cas parti- culier le capital sorti des valeurs industrielles en quête d'un emploi.

Un symptôme favorable vient de se manifester, mais il paraît difficile d'entrevoir une reprise immédiate, car les capitaux, quoi- que très abondants actuellement en dehors des deux catégories de valeurs dont nous parlons plus haut, refusent de s'employer.

L'*Extérieure Espagnole* est plus lourde sous l'impression, pa- rait-il, causée par les demandes d'augmentation de dépenses eman- ant de plusieurs départements ministériels.

Malgré l'affaire des quais de Constantinople, les *Fonds Turcs* n'ont pas été influencés.

Les *Fonds Russes, Autrichiens, et Hongrois* conservent la même tendance.

Les *Rentes Roumaines*, en vue des améliorations budgétaires, conséquence de bonnes récoltes, accentuent leur reprise.

L'*obligation Tabacs de Portugal* s'inscrit à 518 frs.

Voici le tableau des ventes du onzième exercice (1.<sup>er</sup> avril 1901 au 31 mars 1902) :

#### Situation au 31 juillet 1901

|  | Ventes<br>de juillet<br>1901 | Période<br>correspondante<br>de l'exercice<br>antérieur | Différence<br>en<br>1901-1902 |
|--|------------------------------|---|-------------------------------|
| Continent. Kilog..   | 107.670                      | 724.514 +   | 26.820                        |
| — Reis...  | 775:088.155                  | 2.841:924.000 +   | 106:802.620                   |
| Colonies — Kilog...  | 17.840                       | 81.257 —  | 18.569                        |
| — Reis...  | 17:951.660                   | 83:665.600 —  | 22:807.120                    |
| Droits d'importa-<br>tion (chiffres pro-<br>visaires — Kilog.. | 3.705                        | 15.227 —  | 621                           |
| — Reis...  | 16.670.745                   | 68:523.521 —  | 2:795.140                     |

Les actionnaires se sont réunis en assemblée générale ordinaire de 31 Juillet. Le conseil d'administration a proposé de fixer le dividende de l'exercice écoulé à 17 % par action de 90.000 libé- rée de moitié. On sait que le dividende de l'exercice précédent avait été de 15 %. L'extension des ventes de tabacs de la Comp- gnie se poursuit régulièrement. Pendant le dernier exercice le total des ventes sur le continent et dans les colonies s'est élevé à 2.466.736 kilos pour une valeur de 9.097.049 milrês contre 2.450.180 kilos correspondant à une recette de 8.989.585 milrês, soit une augmentation de 16.556 kilos et 107.464 milrês. Les recettes pro- venant des droits d'importation directe sont en augmentation de 4.572 milrês sur les résultats du précédent exercice. Pour les dé- penses, la redevance annuelle due à l'Etat est encore jusqu'au 1.<sup>er</sup> mai 1902 de 4.450 contos; à partir de cette date, elle s'élèvera à 4.500 contos, taux maximum. Les comptes relatifs aux tabacs fa- briqués font ressortir un prix de revient moyen de 747 réis par kilogramme contre 779 réis 1/2 l'année dernière. Cette diminution du prix de revient provient de ce que les tabacs employés ont été payés à un change moyen plus favorable et de ce qu'il a été pos- sible de réaliser, sur la fabrication même, quelques économies.

Le solde du dividende de 7.7650 réis, soit 4.7950 réis, est mis en paiement à raison de 19,05 frs. depuis le 8 courant.

Les bonnes tendances dont ont fait preuve il y a quelque temps les actions de nos grandes compagnies de Chemins de fer ne se sont pas démenties ces temps derniers. Le *Lyon* remonte à 1.070 frs. l'*Est* à 1.050 frs., le *Midi* à 1.025 frs. et le *Nord* à 2.170 frs.

L'*Ouest* et l'*Océans*, n'éprouvent pas de modification sensible.

Les *Chemins Portugais* valent 64 frs., l'obligation 1.<sup>er</sup> rang 3 % cote 328, celle du 2.<sup>o</sup> rang 80 frs. à ces prix, l'arbitrage des actions contre les 2.<sup>o</sup> rang est tout indiqué: les 4 % 1.<sup>er</sup> rang sont à 455 frs. et le 2.<sup>o</sup> rang à 108 frs. Les recettes de la semaine sont en moins

value des 17.416 frs., ce qui réduit à 142.027 frs. la plus value depuis le 1<sup>er</sup> Janvier.

Le *Métropolitain* poursuit son mouvement de reprise à 569 frs.

*Wagons Lits* stationnaires à 340 frs. La *Cote Libre de Bruxelles* publie l'information suivante:

On sait qu'un projet de loi a pour but de solliciter des Chambres belges les crédits nécessaires pour la conclusion d'une nouvelle convention avec les *Wagons Lits*.

En réponse à une question de la section centrale à l'effet de savoir quelle est l'indemnité qui serait réclamée par la *Compagnie des Wagons-Lits* en cas de résiliation de la convention du 15 mars 1898, le gouvernement a répondu:

D'après l'article 40, § 5 de la convention, l'Etat doit payer, à titre de dédommagement, pour chacune des années qui restent à courir jusqu'à la fin de 25<sup>e</sup> année, une redevance égale à la moyenne du bénéfice annuel réalisé pendant les trois dernières années d'exploitation.

La Compagnie se croit donc en droit, tout au moins, de supporter les résultats qu'elle pouvait attendre d'une période d'exploitation minima de trois ans. Elle estime qu'à l'expiration de ce terme, les voitures de luxe auraient été au nombre de 60, dont 45 en service régulier et 15 en réserve ou en réparation.

Elle évalue les recettes probables pour les trois premières années d'exploitation, par jour-voiture en circulation, à 60 fr.

Elle évalue les dépenses, en tenant compte du supplément afférent aux voitures en réserve, à 31 fr. 16, soit un bénéfice, par jour-voiture, de 28 fr. 84 et, à raison de 45 voitures pendant 365 jours, un bénéfice annuel de 473.697 frs.

Le gouvernement fait les réserves les plus formelles au sujet de ces évaluations de la Compagnie.

Les bases de la convention annexée au projet de loi n'indiquent pas si les voitures de première classe seront maintenues dans les trains internationaux et si la taxe des premières revient exclusivement à l'Etat. Mais, d'après les renseignements donnés par le gouvernement à la commission spéciale, le nouveau contrat stipulera expressément le maintien définitif des voitures de première classe dans les trains internationaux et la taxe reviendra exclusivement à l'Etat.

Les recettes sont encore satisfaisantes. Du 1<sup>er</sup> Janvier au 20 Juillet 1901, elles s'élèvent à 7.152.106 fr. contre 7.073.835 frs. pour la même période de 1900.

Le marché des titres de *Panama* n'existe plus pour le moment.

Quant aux grands valeurs parisiennes, *Gas*, *Omnibus*, etc. par ces temps de chaleur sénégalienne la spéculation ne s'occupe guère.

*Mines d'Or*, de plus en plus inactives avec des tendances plutôt lourdes, car les nouvelles du Transvaal laissent toujours à désirer.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de agosto de 1901.

Bradam os jornaes e brada o publico, pedindo providencias contra a invasão de moedas falsas de nickel que, de dia para dia, toma maiores proporções. Isto de a industria particular estar tranquillamente concorrendo com o Governo e com o Banco de Portugal na cunhagem e na gravura da moeda com que ha dez annos nos vamos remediando, é cousa que, pela trivialidade dos committimentos, já não espanta ninguem.

Agora o clamor é sobre a abundancia do nickel falso em circulação. Convém todavia notar que não é recente o attentado de se viciar esta moeda. Data, com muito pequena differença, um mez o mais, da emissão da legitima! O povo foi accetando, ao mesmo tempo, uma e outra, a boa e a falsa, sem se dar ao trabalho de as distinguir. Tinha mais que fazer.

Louvado seja o senhor, nunca dinheiro algum, cunhado alli na Moeda, mais mereceu ser falsificado que este, e, na verdade, era fatal que o havia de ser.

A proposta de lei que creou a moeda de nickel de 50 e 100 réis tinha, mais dia menos dia, de trazer o triste resultado de que hoje nos vimos queixando.

Agora, o que se não fazia mister, era que a especulação escolhesse o chumbo e o estanho para ludibriar o publico. Bastava que empregasse, honestamente, o nickel e o cobre nas mesmissimas proporções officiaes, quer dizer, um quarto do primeiro e tres do segundo, para o ganho já ser de respeito, cerca de noventa por cento, vamos lá com Deus. . . Façam agora idéa de quanto elle será, se o chumbo ou o estanho entram só na confecção.

O positivo é que, segundo os dados officiaes, temos, de cunhagem legitima de moeda de nickel, dois mil contos, sendo 1.600 em moedas de 100 réis e 400 em moedas de 50 réis. Isto, note-se bem, é a emissão official da Casa da Moeda.

Em quanto importará agora a emissão de chumbo e estanho da iniciativa particular? . .

Que haja de ser o governo quem, para extincção da praga e regularidade das transacções, tenha de recolher indistinctamente, toda a boa e a falsa moeda de nickel, reclamam-o as mais elementares noções de justiça. Porque a culpa da frequencia e da multiplicidade d'estes dolos pertence, primeiro que a ninguem, ao estado, por ter creado um instrumento de troca tão facil, tão provocante de imitação. Desde que se cunhou uma moeda, do peso de 4 grammas, com o valor legal de 100 réis, com um gramma de nickel e tres de cobre, é de ver que o estado realizou um lucro que lhe veiu a talho de foice para as urgencias do thesouro, mas deixou, ao mesmo passo, a porta aberta aos industriosos que tambem quizeram molhar a sopa, encetando cunhagem propria desde que elle terminou a sua.

Verdade é que, para cunhagem de moedas divisionarias e de trocos não se attende ao valor intrinseco; e é por isso mesmo que, nos pagamentos, ella apenas é tolerada em limite bastante restricto. Tudo, porém, se quer nos seus devidos termos, e o mal foi que, para se arranjar recursos a todo o custo e sob pretexto de se acabar, uma vez por todas, com as sordidas cedulas, se arbitrasse o valor exorbitante de cem réis a um bocado de liga baça, que nem quinze, feitas as contas, chegava a valer.

Dir se-ha que tambem as notas, que são de papel, não tem valor intrinseco. Mas estão garantidas, pelo banco que as emite, com a sua reserva metallica, com a sua carteira commercial e outras verbas do activo. A's proprias cedulas extinctas, facultava a Casa da Moeda o troco por bronze, facilidade incommoda de que ninguem se queria aproveitar.

Ora de tudo o que dizemos se infere que o exaggero do lucro de qualquer governo na emissão de moeda subsidiaria e de trocos, sobre ser, até certo ponto, um attentado contra a riqueza publica, é um exemplo e um estimulo para os falsificadores, como agora estamos vendo no caso em questão.

Urge pois, que o sr. ministro da fazenda, levando, quanto antes, a effeito o seu projecto de acabar com a moeda de cobre, substituindo-a por nickel de igual valor nominal, e restituindo á circulação a antiga moeda de prata de 100 réis, para acabar com a actual emissão de nickel, em má hora pensada, extirpe por esta forma, elle que tambem é medico, uma apostema que póde ter sérias consequencias, se lhe não acodem desde já.

\*

\* \* \*

A epoca que vamos atravessando costuma sempre ser falha de operações de bolsa e, effectivamente, o movimento da quinzena deixou muito a desejar.

As inscrições continuaram a affluir, mas as transacções não foram de grande monta.

As cotações, que abriram no principio do mez a 38,80, desceram em 7 a 38,75 e estão hoje a 38,50.

Nos restantes papeis do estado, as operações foram insignificantes.

Em acções de Bancos e Companhias, muito pouco movimento tambem, por carencia de vendedores. Ainda assim, as do Banco de Portugal abriram em 1 a 145<sup>7</sup>/<sub>100</sub>, subindo a 146<sup>3</sup>/<sub>100</sub>, cotação actual.

As do Ultramarino e Lisboa & Açores não tiveram movimento de importancia alguma.

As obrigações prediaes tiveram sempre compradores, que nunca elles faltam a este papel. As acções dos Phosphoros foram bastante procuradas.

A especulação salientou-se, d'esta vez, nas companhias africanas, tendo affectado sensivelmente as acções de Moçambique e as da Zambezia. Parece, no emtanto, que já começou a reacção. As acções da Zambezia, que abriram em 1 a 4<sup>5</sup>/<sub>100</sub> e foram descendo, até 10 a 3<sup>4</sup>/<sub>100</sub> subiram logo a 12 a 4<sup>1</sup>/<sub>100</sub>, como se vê do mappa que adeante publicamos.

Nada mais que mereça menção.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

|                            | Dinheiro                        | Papel                           |   |                                       |
|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|---------------------------------------|
| Londres 90 d/v . . . . .   | 38 <sup>9</sup> / <sub>16</sub> | 38 <sup>7</sup> / <sub>16</sub> | Desconto no Banco de Portugal . . . . . | 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %       |
| » cheque . . . . .         | 38 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | 38 <sup>3</sup> / <sub>16</sub> | No mercado . . . . .                    | 6 %                                   |
| Paris 90 d/v . . . . .     | 740                             | 742                             | Azio Buenos Ayres . . . . .             | —                                     |
| » cheque . . . . .         | 745                             | 748                             | Cambio do Brazil                        | 10 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>       |
| Berlim 90 d/v . . . . .    | 302                             | 303                             | Premio da libra . . . . .               | 1 <sup>7</sup> / <sub>100</sub> 720 e |
| » cheque . . . . .         | 305                             | 306                             |   | 1 <sup>7</sup> / <sub>100</sub> 8     |
| Francfort 90 d/v . . . . . | 302 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 303 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |   |                                       |
| » cheque . . . . .         | 305 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 306 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |   |                                       |
| Madrid cheque . . . . .    | 890                             | 895                             |   |                                       |





## Publicações recebidas

**Roteiro de Lisboa, Porto e Coimbra.**—A Pape-laria Palhares editou este livrinho que é tão util quanto necessaria se tornava uma publicação neste genero.

Contém, além das indicações das repartições de fazenda, divisão administrativa e outros esclarecimentos, as plantas das duas primeiras cidades.

E' já muito bom este livrinho, mas quizeramos mais: — que se publicasse uma planta de Lisboa, outras do Porto, Coimbra, etc., bem feitas, commodas em tamanho, claras, com os nomes das ruas, a duas ou tres côres e por um preço modico, como ha em toda a parte menos entre nós onde os editores não buscam boas fontes de receita e ninguem trata de vantagens para o paiz.

**Passatempo.**—Temos recebido este interessante quinzenario que os Armazens Grandella publicam, dedicando o, com muito bom criterio, á vulgarização de coisas nossas pelo artigo e pela gravura.

E' baratissimo, 40 réis cada numero.

## Escolas moveis

Esta associação dirigiu-nos uma circular em que expõe claramente os seus beneficos fins, os recursos de que dispõe, e faz um appello a todos os bons cidadãos para poder desenvolver a sua sympathica missão — ensinar a ler e escrever os quatro milhões de analphabetos que ainda existem no paiz.

A associação calcula que se 200.000 subscriptores, isto é 2 por cento da população concorressem com a quota de 100 réis por mez, poderia haver 1.800 cursos annuaes dando ensino a 90.000 alumnos. Como seria lisongeiro este resultado!

Infelizmente nem todos comprehendem o seu dever e como exemplo temos o *benemerito* empresario do Colyseu dos Recreios, que ainda ha pouco, pretextando ter que terminar os seus espectaculos em que lucrou enor-mes sommas, se recusou a *alugar* o circo para uma recita em favor de tão util instituição!

Pela nossa parte não faltamos ao nosso dever de jornalistas, acompanhando a associação no seu pedido:

—Esmola para 4.000.000 famintos d'instrucção!

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Imposto de sello.**—Começou neste mez a ser posta em pratica a portaria que estabelece a taxa de 20 réis de imposto de sello applicavel ao conhecimento, guia, cautela ou outro documento de transporte em caminhos de ferro, a preço reduzido, de expedições compostas de um só volume de peso que não exceda 10 kilos.

**Estação de S. Bento, no Porto.**—Proseguem com actividade os trabalhos de demolição que se tornavam necessarios para a terraplenagem destinada á estação de S. Bento, que tão grande melhoramento representa para a cidade do Porto, e para os bons serviços dos caminhos de ferro no norte do paiz.

**Caminho de ferro da Povoas.**—Este caminho de ferro estabeleceu uma assignatura, muito commoda, de 30 viagens de ida e volta entre Porto e Mattosinhos ao preço de 2\$550 réis, incluindo o imposto do sello.

**Expressos Lisboa-Caldas da Rainha.**—Foi inaugurado no corrente mez o serviço d'estes comboios expressos, que se realizam tres veses por semana, com-

pondo-se unicamente de carruagens de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes. **Mirandella e Vizeu.**—As liquidações de garantia de juro a pagar a Companhia Nacional relativas ao 1.<sup>o</sup> semestre do corrente anno importaram em 26:222\$057 réis para Mirandella e 33:064\$877 réis para Vizeu.

**Porto a Valença.**—O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado approvou que se faça o rapido do Porto a Valença ás sextas-feiras, sem dependencia do prolongamento para Vigo.

**Estação de Bombel.**—Vae ser elevada a estação de 4.<sup>a</sup> classe o apeadeiro de Bombel dos caminhos de ferro do Sul.

**Apeadeiro de Tojal.**—Foi approved e mandado executar pela administração dos caminhos de ferro do Estado o projecto de apeadeiro no Tojal, entre Casa Branca e Evora.

**Tramways Coimbra — Oliveira do Bairro.**—A Companhia Real dos Caminhos de ferro não atendeu o pedido, que lhe foi feito, para o estabelecimento de comboios tramways entre Coimbra e Oliveira do Bairro.

**Estação de S. Mamede de Tua.**—Por ordem do sr. ministro das obras publicas vae ser construida com urgencia a estrada de serviço de S. Mamede, concelho de Alijó, para a estação do caminho de ferro de S. Mamede de Tua.

**As festas da Agonia.**—Começa no dia 17 do corrente e termina em 20 a venda dos bilhetes especiaes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, desde Lisboa para Vianna do Castello, por occasião das festas de Nossa Senhora da Agonia, uma das mais formosas romarias de Portugal.

Esses bilhetes são validos para os comboios ordinarios.

**Companhia Real e Companhia Carris**—Ouvimos que já chegaram a accordo estas duas companhias, a respeito da passagem das linhas da segunda junto ás linhas da primeira, devendo começar brevemente o assentamento dos rails e demais ligações.

Tambem ouvimos que todo o material antigo da companhia carris será vendido á companhia que projecta estabelecer na Ilha da Madeira este systema de tracção.

**Caminhos de ferro d'Estado.**—A Administração d'estes caminhos de ferro adjudicou a Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> o fornecimento de ferros diversos para a feitura de 50 vagoes, na importancia total de 8:553\$000 réis, e a João Maria Bravo o fornecimento de 2.420 varões de ferro para o Sul e Sueste, na importancia de 1:630\$812.

**Devezas e Valladares.**—Está concluida a segunda via ferrea entre estas duas estações da linha do Norte.

## LINHAS EXTRANGEIRAS

### Hespanha

Trata-se de obter a concessão de um caminho de ferro de Turis a Grao de Valencia, tendo já sido apresentada em côrtes a respectiva proposta de lei. Entre aquelles dois pontos já existe, porem, uma outra linha ferrea.

A Companhia do caminho de ferro de Madrid a Villa del Prado inaugurou o prolongamento da sua linha até Almorox, na provincia de Toledo. Esse prolongamento foi feito numa extensão de 13 kilometros.

Em Barcelona organiza-se uma sociedade anonyma, de que fará parte a casa Aznar, de Bilbao, para a exploração d'uma linha ferrea de Segorbe a Sagunto.

Uma empresa mineira recentemente constituida, trata de promover a realização de uma linha ferrea de Tolosa ás minas de Berastegui.

De Bilbao ao Monte de Ar handa vae ser construido um caminho de ferro funicular. Está feito já o projecto.

\*  
Em Jerez de la Frontera realizou-se uma reunião de capitalistas para constituírem uma sociedade que estude o projecto d'um caminho de ferro entre aquella capital e Setenil.

A nova linha terá 120 kilometros de extensão, servindo vinte povoações da provincia, que actualmente se encontram sem comunicação.

O projecto é patrocinado pela camara de commercio, e logo na primeira reunião ficou subscripto com excesso o capital accções, tendo sido nomeado para presidente do conselho de administração o sr. Gonzalez Bias.

\*  
Constituiu-se em Barcelona a sociedade do caminho de ferro de Alcantarilla a Lorca, com um capital de 6 milhões de pesetas em 12.000 accções, afim de continuar a empresa que o Banco Hispano-Colonial iniciou em 1884.

\*  
Foi concedido á companhia do caminho de ferro mineiro de Sestao á Galdames o prolongamento d'esta linha.

\*  
A companhia dos caminhos de ferro do Norte mandou collocar em todas as suas carruagens de passageiros uma placa de porcelana, advertindo que é prohibido escarrar nos compartimentos. Esta indicação obedece aos conselhos da medicina contra o desenvolvimento da tuberculose.

### França

A companhia de Orleans tem já em serviço oito locomotivas electricas, entre a Praça Valhubert e o Caes d'Orsay.

\*  
O Ministro das Obras Publicas dirigiu ás administrações de todas as companhias de caminhos de ferro uma circular lembrando a grandes vantagens que resultariam para o commercio e no proprio interesse das Companhias, se fosse estabelecida para as bagagens dos viajantes de commercio, á semelhança do que já se fez para as suas passagens, uma tarifa reduzida de 50 p. c.

Nessa circular, o Ministro observa que muitas vezes o peso das amostras que o viajante é obrigado a levar consigo ultrapassa muito os 30 kilos concedidos, e a elevação da tarifa dos excessos de bagagem constitue um sério entrave para o desenvolvimento das relações creadas por esses viajantes, relações que aproveitam, antes de tudo, ás proprias companhias.

\*  
Vae tornar-se extensiva a todo o territorio francez a tarifa reduzida, já estabelecida em certas linhas, para o transporte de cereaes e farinhas, permittindo-se assim que as regiões onde ha um excesso de producção possam satisfazer as necessidades de certos pontos muito afastados do paiz.

\*  
Não tardará muito que se torne possível escalar, commodamente installado num vagon, os mais altos cimos dos Alpes.

Acabaram todas as difficuldades com que os engenheiros luctaram por tanto tempo, e ahí os temos nós a lançar novas linhas ferreas através das montanhas, entre as pittorescas paisagens alpestres, outr'ora só accessiveis ás camurças e aos alpinistas audaciosos.

A companhia do P. L. M. acaba de construir uma d'essas linhas, que vae de Fayet-Saint Gervais a Chamonix, numa extensão de 19 kilometros, em curvas d'um raio minimo de 50 metros. A gare de Fayet encontra-se a uma altitude de 580 metros e o extremo da linha, que é Chamonix, esta a 1037 metros.

O systema de tracção é o da electricidade. Cada comboio é formado por quatro carruagens de 32 logares, e um fourgon de bagagens.

A inauguração d'esta linha extraordinaria está annunciada para o proximo mez de setembro.

### Russia

O correspondente em Nova York do *Commercial and Financial Chronicle* annuncia que uma grande companhia ingleza apresentou ás auctoridades competentes o projecto d'uma linha metropolitana em S. Petersburgo, enlaçando todos os cominhos de ferro existentes naquella cidade.

Esta nova linha terá 104 kilometros e 650 metros e construir-se ha em viaducto, como em Nova York e Berlim.

As despesas de primeiro estabelecimento calculam-se em 190 milhões de rublos.

### Italia

A administração dos caminhos de ferro italianos adoptou um automovel couraçado para defesa das linhas ferreas. O automovel, que pesa 1.400 kilos, poderá transportar um official, dois sol-

dados e um canhão Maxim. O motor é movido a benzina e tem uma força de 7 cavallos.

\*  
Diz a imprensa italiana que, se, como se espera, tiverem resultados satisfactorios os caminhos de ferro electricos que vão ser brevemente inaugurados na Lombardia, este systema irá sendo applicado a outras vias ferreas, pois a elevação do preço do carvão, que é preciso importar do estrangeiro, torna manifesta a conveniencia de utilizar a electricidade, aproveitando as quedas de agua que tando abundam n'aquella peninsula.

### America

Um projecto grandioso, immenso como só seria capaz de conceber o Novo Mundo, preoccupa neste momento os habitantes das vastas terras que descobriu Colombo.

Trata-se, nem mais nem menos, de ligar as duas Americas — a do Norte e a do Sul — por meio de um caminho de ferro que, segundo os estudos já feitos, terá uma extensão de 16.350 kilometros!

### Mexico

O governo mexicano dirigiu-se á companhia dos caminhos de ferro Sul-Orientaes, incitando-a a prolongar a construcção das suas linhas até Santa Cruz e Bacalar, que, eram o centro de resistencia dos indios mayas.

A companhia resolveu emprehender esses trabalhos, imprimindo-lhe a maior somma possível de actividade.

Considera-se esta obra o melhor meio de pacificar aquelle paiz, permittindo-lhe os transportes rapidos, que poderão evitar as permanentes e avultadas guarnições.

### Turquia asiatica

Parece que está em vesperras de ser resolvida a questão da concessão do caminho de ferro de Bagdad ao Golfo Persico.

Trata-se, como se sabe, d'um caminho de ferro destinado a ligar as vias ferreas da Asia menor com o Golfo Persico, atravessando em toda a sua extensão o valle do Euphrates.

Exercem-se fortes influencias em Constantinopla para esta concessão e no fim de contas os dois grupos rivaes, representados pelo Banco Ottomano, d'uma parte, e Deutsche Bank e os caminhos de ferro de Anatolia, d'outra parte, fizeram um accordo de maneira que toca a cada um 40 p. c. da empreitada ficando a quinta parte disponivel para completar a constituição do grupo.

## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

(Continuado do n.º 327)

### Prejuizos pelas differenças de cambio

Na gerencia de 1900 os prejuizos pelas differenças de cambio foram ainda um pouco menos avultados do que na gerencia de 1899.

Os resultados comparados dos dois exercicios mostram o seguinte:

|   | 1899               | 1900               | Differença de 1900  |
|---|--------------------|--------------------|---------------------|
| No fornecimento de carvão . . . . .   | 119:536#697        | 161:495#803        | + 41:959#106        |
| Em outros fornecimentos . . . . .   | 149:315#171        | 95:493#987         | — 53:821#184        |
| Na remessa de fundos a paizes estrangeiros, para pagamento dos coupons e outros encargos da administração . . . . | 643:824#467        | 622:667#763        | — 21:156#704        |
|   | <u>912:676#355</u> | <u>870:657#553</u> | <u>— 33:018#784</u> |

A comparação d'estes prejuizos, desde 1895 inclusivè, resalta do seguinte quadro :

|   | 1895                | 1896                | 1897                | 1898                  | 1899                | 1900                |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Fornecimento de carvão . . . . .  | 35:443\$226         | 57:460\$844         | 66:551\$415         | 111:831\$227          | 119:536\$677        | 161:495\$803        |
| Outros fornecimentos . . . . .  | 27:395\$953         | 36:491\$245         | 71:364\$000         | 184:589\$481          | 149:315\$171        | 95:493\$987         |
| Remessa de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros . . . . . | 552:790\$797        | 465:605\$680        | 726:868\$558        | 978:187\$607          | 643:824\$167        | 622:667\$763        |
| <b>Sommas . . . . .</b>   | <b>615:629\$976</b> | <b>559:557\$769</b> | <b>864:783\$973</b> | <b>1.274:608\$315</b> | <b>912:676\$535</b> | <b>879:658\$553</b> |

Assim 1900 tem sobre :

|                | Nos diversos fornecimentos | No carvão      | Nas remessas de fundos | No total       |
|----------------|----------------------------|----------------|------------------------|----------------|
| 1899 . . . . . | - 58:821\$184              | + 41:959\$106  | - 31:156\$704          | - 38:018\$782  |
| 1898 . . . . . | - 89 095\$494              | + 49:664\$566  | - 355:511\$844         | - 394:942\$762 |
| 1897 . . . . . | + 24:129\$987              | + 94:944\$88   | - 104:700\$795         | + 14:873\$580  |
| 1896 . . . . . | + 59:002\$742              | + 104:034\$999 | + 157:062\$088         | + 320:098\$784 |
| 1895 . . . . . | + 68:098\$055              | + 226:052\$577 | + 69:876\$966          | + 264:027\$577 |

**Resultados da exploração em 1900**

As receitas geraes da exploração no exercicio findo de 1900, segundo as apreciações e numeros já anteriormente apresentados n'este relatório, e d'accordo com os documentos juntos (n.ºs 6 a 15) incluindo nesses resultados as importancias devidas e pagas pelo thesouro portuguez pelas garantias de juro das linhas da Beira Baixa e de Torres-Figueira-Alfarellos, foram :

|  |                       |                       |  |
|--|-----------------------|-----------------------|--|
| Do trafego . . . . .   | 5.130:164\$985        |                       |  |
| Fóra do trafego . . . . .                                      | 19:970\$511           | 5.150:141\$296        |  |
| <b>As despesas exclusivas e ordinarias de exploração foram</b> | <b>2.193:982\$735</b> |                       |  |
| <b>Os impostos pagos em Portugal</b>                           | <b>65:166\$690</b>    | <b>2.259:148\$925</b> |  |

|  |  |                |  |
|--|--|----------------|--|
| Excesso da receita . . . . .   |  | 2.890:992\$371 |  |
| Encargos das obrigações de 1.º grau, e respectivo premio de ouro . . . . . |  | 2 090:376\$288 |  |
| Excedentes . . . . .   |  | 791:616\$083   |  |

Accrescentando a este excedente :

|  |             |             |                     |
|--|-------------|-------------|---------------------|
| 1.º Diferença entre a previsão feita em 1899 para a amortização d'obrigações do dito anno e a somma dispendida . . . . . |             |             | 12:322\$663         |
| 2.º Receitas effectuadas em 1900 levadas nesse exercicio á conta de ganhos e perdas (documento n.º 3) :                  |             |             |                     |
| Coupons prescriptos . . . . .  | 10:133\$739 |             |                     |
| Minimos cedidos em nosso favor . . . . .   | 2\$734      |             |                     |
| Juros de inscrições que nos pertencem . . . . .  | 500\$850    | 10:637\$323 |                     |
| <b>Somma . . . . .</b>   |             |             | <b>814:576\$069</b> |

Diminuindo .

|   |            |  |  |
|---|------------|--|--|
| a) Indemnização a Centeno & C.ª, conforme a sentença judicial (principal) . . . . . | 2:700\$000 |  |  |
|---|------------|--|--|

b) Despesas extraordinarias d'exploração:

|   |              |  |  |
|---|--------------|--|--|
| 1.º Renovação de taboleiros metallicos . . . . .                        | 3:178\$408   |  |  |
| 2.º Despesas complementares do 1.º estabelecimento desde 1895 . . . . . | 284:172\$641 |  |  |
| 3.º Reconstrucção e transformação do material circulante . . . . .      | 25:902\$490  |  |  |
|   | 313:253\$539 |  |  |

Abatendo :

|  |             |              |              |
|--|-------------|--------------|--------------|
| Saldo credor da conta de renovação de via, pelo excesso do producto da sucata e outros inuteis, vendidos . . . . . | 13:253\$539 | 300:000\$000 |              |
|  |             | 302:700\$000 | 814:576\$069 |

|   |              |              |
|---|--------------|--------------|
| Transporte . . . . .  | 302:700\$000 | 814:576\$069 |
| c) Diferença para menos no valor do material circulante, segundo o inventario . . . . . | 20:691\$009  |              |

d) Diversas despesas :

|  |             |             |
|--|-------------|-------------|
| 1.º Juros, comissões, despesas de banco e outras (saldo devedor) . . . . . | 12:928\$990 |             |
| 2.º Debitos insolúveis . . . . .   | 79\$296     |             |
| 3.º Couponsembargados, já prescriptos . . . . .                            | 170\$100    |             |
| 4.º Saldo devedor da Conta de diferença de cambios . . . . .               | 2:206\$610  | 15:384\$996 |

|   |            |              |
|---|------------|--------------|
| e) Conta de reserva especial, nos termos da alinea c do art. 61.º § 1.º dos estatutos . . . . . | 8:440\$387 | 347:216\$392 |
|---|------------|--------------|

|  |  |              |
|--|--|--------------|
| Saldo illiquido da generalidade, em 1900, da exploração, conforme a conta de ganhos e perdas . . . . . |  | 467:359\$677 |
|--|--|--------------|

Este saldo é destinado a amortização das obrigações no exercicio mencionado de 1900, cuja importancia é a seguinte :

|                    |              |              |
|--------------------|--------------|--------------|
| 1.º grau . . . . . | 163:574\$395 |              |
| 2.º grau . . . . . | 36:663\$556  | 200:237\$951 |

e tambem á parte da reserva especial pelo dito exercicio, d'accordo com as prescrições da dita alinea c do art. 61.º § 1.º dos estatutos . . . . .

|  |              |  |
|--|--------------|--|
| Somma . . . . .                              | 230:228\$251 |  |
| ficando o saldo illiquido acima de . . . . . | 467:359\$677 |  |
| reduzido a . . . . .                         | 237:131\$426 |  |

saldo que ainda está captivo do complemento do vencimento do nosso director geral, nos termos de resolução do Conselho de Administração de 26 de dezembro de 1900, fica do o resto para poder ser distribuido pelas obrigações do 2.º grau, como adeante vos será proposto.

(Continúa).

**AVISOS DE SERVIÇO**

**Caminhos de Ferro do Estado  
Direcção do Minho e Douro**

Faz-se publico que o comboio n.º 43, rapido, do Porto a Valença, ás sextas-feiras, annunciado no cartaz d'esta direcção A-52 de 20 de junho ultimo, se effectuará desde o dia 2 de agosto proximo.

Este comboio corresponde, na estação de Valença, com o ordinario n.º 32, das linhas de Medina del Campo a Zamora e Orense a Vigo, que parte d'aquella estação ás 6 horas da manhã (hora portugueza).

Porto, 25 de julho de 1901.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portuguezes**

**Viagem de recreio á Figueira da Foz**

Grande corrida de touros em 25 de agosto.—Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo á Figueira, válidos

pelos comboios ordinarios.—Preços de ida e volta incluindo o imposto do selo para o governo :

Lisboa-Rocio ou Caes dos Soldados : 1.ª classe, 6\$060; 2.ª, 4\$040; 3.ª, 3\$020. Torres Vedras, 4\$060, 2\$840, 2\$020; Caldas ou S. Martinho, 3\$060, 2\$040, 1\$520; Cella ou Vallado, 2\$560, 1\$740, 1\$220; Mogofores a Porto, ambas inclusivè, 2\$060, 1\$540, 1\$020; Fundão, 2.ª classe 3\$080, 3.ª, 2\$190; Tortozendo, 2\$760, 1\$970; Covilhã, 2\$640, 1\$870; Cária, 2\$290, 1\$630; Belmonte, 2\$200, 1\$570; Benespera, 1\$840, 1\$310; Sabugal, 1\$620, 1\$150.

Validade: ida, 24 e 25; volta, 25 e 26.

É permittido aos passageiros de 1.ª classe occuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, excepto nos comboios *sud-express*, mediante pagamento do respectivo supplemento.

Demais condições, vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 29 de julho de 1901.

### Interrupção Fregeneda-Barca d'Alva

Pódem aceitar-se remessas de grande e pequena velocidade sem reserva pelos prazos de transporte. Os passageiros soffrem trahordo ao kilometro n.º 64.

Lisboa, 31 de julho de 1901.

### Mudança de horario

Segundo aviso dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, o comboio n.º 43, rapido, entre Porto e Valença, em correspondencia, ás 6.ª feiras, com o comboio n.º 55, expresso Lisboa R-Porto, começa a vigorar desde o dia 2 de agosto, até Valença, mas sem ligação directa com a linha hespanhola.

As estações d'esta Companhia vendem pois bilhetes directos para as de Porto a Braga e Valença, servidas pelo comboio n.º 43. Lisboa 31 de julho de 1901.

## Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta

### Tourada na Figuelra da Foz

Esta Companhia estabeleceu, a exemplo dos mais annos, bilhetes especiaes pelos seguintes preços reduzidos:

De Villar Formoso e Freineda, em 2.ª classe, 1\$600; em 3.ª 1\$200—De Cerdeira e Villa Fernando, 1\$500 e 1\$100—De Guarda, Pinhel e Villa Franca, 1\$400 e 1\$000—De Celorico, Fornos e Gouvêa, 1\$200 e 900—De Mangualde e Nellas, 1\$100 e 800—De Cannas, Oliveirinha e Carregal, 1\$000 e 700—De Santa Comba, 900 e 600—De Mortagua e Luso, 800 e 500—De Pampilhosa e Murte, 600 e 400—De Cantanhede, 500 e 350—De Limede e Araze, 400 e 300—De Montemor, 300 e 180—De Alhadadas, 200 e 150—De Maiorca, 150 e 100 réis.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de oleo mineral

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 26 do corrente, perante a Direcção dos ditos Caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 100.000 kilogrammas de oleo mineral escuro e 20.000 kilogrammas de oleo mineral para cylindros.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 185\$000, ou 150\$000 réis para a 1.ª qualidade e 35\$000 réis, para a 2.ª

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22), onde pódem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 7 de agosto de 1901.

### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimentos diversos

Pelo presente se faz publico que no dia 20 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada, para a venda da sucata seguinte:

Lote n.º 1 — Ferro forjado, 60.000 kilos, aproximadamente.

Lote n.º 2 — Material de via, 60.000 kilos, aproximadamente  
Lote n.º 3 — Aros de aço 5.000 kilos, aproximadamente.

Estes lotes poderão ser examinados nos armazens geraes, em Campanhã

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 40\$000 rs.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

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

Porto, 2 de agosto de 1901.

### Fornecimento de lona

Pelo presente se faz publico que no dia 22 do corrente mez, 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 3.500 metros de lona para cobertura de tectos de carruagens e vagon

Pa a ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 45\$000 rs.

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 por cento da importancia total do mesmo.

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

Porto, 3 de agosto de 1901.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Venda de terrenos em Espinho

No dia 14 de outubro proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para a venda dos lotes n.ºs 2, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20 e 21 dos terrenos em Espinho, conforme a planta que está patente na estação de Espinho e na repartição central do serviço de via e obras, na estação de Santa Apolonia.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto: «Proposta para compra do lote n.º... de terreno em Espinho», e redigida segundo a formula seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em... proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, o lote n.º... do terreno em Espinho, pela quantia de... (por extenso) na conformidade da planta patente na Repartição Central de Via e Obras de que tomei conhecimento».

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

N. B.—A Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes reserva se o direito de dar ou não seguimento ás propostas que receber.

Lisboa, 1 de agosto de 1901.

### Venda d'uma parcella de terreno sobranter ao k.º 149,100 Norte

Base de licitação 100 réis por m<sup>2</sup>

No dia 20 de agosto proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva da companhia real, serão abertas as propostas para a venda d'uma parcella de 4.144<sup>m</sup>2,90 de terreno sobranter situado á esquerda da linha do norte ao k.º 149,100 conforme a planta patente na estação de Albergaria, na repartição central de via e obras em Santa Apolonia e no escriptorio da 1.ª seccção de via e obras em Santarem.

As propostas serão endereçadas á direcção da companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobrescripto: «Propostas para compra de terreno sobranter ao k.º 149,100 Norte», e redigida segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes o terreno sobranter do k.º 149,100 N, pela quantia de... (por extenso) na conformidade da planta patente de que tomei pleno conhecimento».

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

Lisboa, 25 de julho de 1901.

# AGENDA DO VIAJANTE

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

**AIDE-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.

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

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

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

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

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

**ESTORIL** **Hotel de Paris** — Casa de 1.<sup>a</sup> ordem. — Serviço esmerado. Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawn tennis, 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 Tournal.** — 15, Campo do Tournal, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

**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 inexcedivel. — 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>a</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 corte; 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 Beck.** — Commissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Commissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio 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 accomodações 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 Casino. Grandes salas — accomodações para familias. Cozinha e serviço á trancheza. 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 Ceila 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 correto, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

**PORTO** **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes—F. Delpont, 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 accomodações e os mais bem situados O da Praia abre no dia 1 de Julho. Preço de 800 réis para cima. — Proprietaria, Antonia Maria Alves Porto.

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

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

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

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

# 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 côres e tamanhos.

# ROYAL MAIL



Steam Packet Company

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Buenos Ayres

Em 19 de Agosto

O paquete Clyde.

Os vapores teem 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 Capellists, 31, 1.º

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

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

| COMPANHIA REAL |          |          |          | LISBOA QUELUZ LISBOA |          |          |         | Lisboa Guarda Lisboa |          |          |          | FARO POÇO BARRETO FARO |          |         |         |         |         |         |
|----------------|----------|----------|----------|----------------------|----------|----------|---------|----------------------|----------|----------|----------|------------------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| C. Sodrè       |          | Algès    |          | C. Sodrè             |          | 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.  | 4-25 t.                | 6-33 t.  | 6-20 m. | 8-33 m. |         |         |         |
| 5-45 m.        | 6-10 m.  | 6-30 m.  | 6-55 m.  | 7-40 m.              | 8-12 m.  | 8-30 m.  | 8-54 m. | 9-40 m.              | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m.  | 11-6 m.                | 12-49 n. | 1-50 n. | 3-32 t. | 4-25 t. | 6-33 t. | 6-20 m. |
| 6-35 m.        | 6-55 m.  | 7-30 m.  | 7-50 m.  | 8-38 m.              | 9-9 m.   | 9-35 m.  | 10-5 m. | 10-40 m.             | 11-11 m. | 11-30 m. | 11-59 m. | 7-45 t.                | 9-45 m.  | 3-35 t. | 5-8 m.  |         |         |         |
| 7-15 m.        | 7-40 m.  | 8-0 m.   | 8-25 m.  | 8-38 m.              | 9-9 m.   | 9-35 m.  | 10-5 m. | 11-40 m.             | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | 9-30 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. | 12-40 t.             | 1-11 t.  | 1-30 t.  | 1-59 t.  |                        |          |         |         |         |         |         |
| 8-45 m.        | 9-5 m.   | 9-30 m.  | 9-55 m.  | 1-40 t.              | 2-11 t.  | 2-30 t.  | 3-0 t.  | 1-40 t.              | 2-11 t.  | 2-30 t.  | 3-0 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.  | 2-40 t.              | 3-11 t.  | 3-30 t.  | 4-0 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.  | 3-40 t.              | 4-11 t.  | 4-30 t.  | 5-0 t.   |                        |          |         |         |         |         |         |
| 11-5 m.        | 11-25 m. | 12-0 m.  | 12-20 t. | 4-40 t.              | 5-12 t.  | 5-30 t.  | 6-0 t.  | 4-40 t.              | 5-12 t.  | 5-30 t.  | 6-0 t.   |                        |          |         |         |         |         |         |
| 11-45 m.       | 12-10 t. | 12-30 t. | 12-55 t. | 5-40 t.              | 6-11 t.  | 6-30 t.  | 7-0 t.  | 5-40 t.              | 6-11 t.  | 6-30 t.  | 7-0 t.   |                        |          |         |         |         |         |         |
| 12-35 t.       | 12-55 t. | 1-30 t.  | 1-50 t.  | 6-33 t.              | 7-4 t.   | 7-30 t.  | 8-0 n.  | 6-33 t.              | 7-4 t.   | 7-30 t.  | 8-0 n.   |                        |          |         |         |         |         |         |
| 1-15 t.        | 1-40 t.  | 2-0 t.   | 2-25 t.  | 7-35 t.              | 8-6 n.   | 8-30 n.  | 8-59 n. | 7-35 t.              | 8-6 n.   | 8-30 n.  | 8-59 n.  |                        |          |         |         |         |         |         |
| 2-5 t.         | 2-25 t.  | 3-0 t.   | 3-20 t.  | 8-40 n.              | 9-12 n.  | 9-30 n.  | 10-0 n. | 8-40 n.              | 9-12 n.  | 9-30 n.  | 10-0 n.  |                        |          |         |         |         |         |         |
| 2-45 t.        | 3-10 t.  | 3-30 t.  | 3-55 t.  | 10-40 n.             | 11-11 n. | 11-30 n. | 12-0 n. | 10-40 n.             | 11-11 n. | 11-30 n. | 12-0 n.  |                        |          |         |         |         |         |         |
| 3-35 t.        | 3-55 t.  | 4-30 t.  | 4-50 t.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 4-15 t.        | 4-40 t.  | 5-0 t.   | 5-25 t.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 5-5 t.         | 5-25 t.  | 6-0 t.   | 6-20 t.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 5-45 t.        | 6-10 t.  | 6-30 t.  | 6-55 t.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 6-35 t.        | 6-55 t.  | 7-30 t.  | 7-55 t.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 7-15 t.        | 7-40 t.  | 8-0 n.   | 8-25 n.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 8-5 n.         | 8-25 n.  | 9-0 n.   | 9-20 n.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 8-45 n.        | 9-10 n.  | 9-30 n.  | 9-55 n.  |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 9-35 n.        | 9-55 n.  | 10-30 n. | 10-50 n. |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 10-15 n.       | 10-40 n. | 11-0 n.  | 11-25 n. |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 11-5 n.        | 11-25 n. | 12-0 n.  | 12-20 n. |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |
| 11-45 n.       | 12-10 n. | 12-30 n. | 12-50 n. |                      |          |          |         |                      |          |          |          |                        |          |         |         |         |         |         |

a) Directos ou rapidos — b) Lisboa Casa dos Soldados — c) Porto-Campanhã — d) Por Alf r llos — e) Domingos e sant. — f) Except aos d m. e sant. — g) Sab. — h) 2.ª e 5.ª e sab. — i) 2.ª e 5.ª — j) Dom. e 4.ª — k) Dom. e 5.ª — l) 2.ª, 4.ª e 6.ª — m) 2.ª e 5.ª — n) Pelo Norte — o) 2.ª, 4.ª e sab. — p) 5.ª feiras — q) 4.ª feiras — r) 5.ª

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



S AHIRÁ no dia 1 de Setembro 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** até Beira (pelo canal de Suez), vap. allem. **Praesident**. Sahirá a 22 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 27 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Capetown**, Port Elisabeth, Est London, Durban e Lourenço Marques, vapor allemão **Kaiser**. Sahirá a 22 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez **Bresil**. Sahirá a 26 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Gibraltar**, vapor inglez **Malaga**. Esperado em 13 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 19 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Napo**. Sahirá a 29 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres** (directo), vapor inglez **Marzo**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Londres** (directo) e Anvers, vapor hespanhol **Rioja**. Sahirá a 17 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques** e Beira, vap. francez **Entre Rios**. Sahirá a 1 de setembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, St.<sup>a</sup> Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de agosto. Agente, Germano S. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**New York** (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Esperado em 16 de agosto. Agente, João Patricio Alvares Ferreira. Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a 18 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a 18 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 22 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, Manaus e Maranhão, vapor allemão **Comodoro Rivadavia**. Sahirá a 23 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Hubert**. Sahirá a 24 de agosto. 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 **Deserto**. Sahirá a 6 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



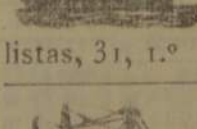
**Paranaguá**, S. Francisco, e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Maceió**. Sahirá a 21 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Cordoba**. Sahirá a 17 de agosto. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 19 de agosto. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Karthago**. Sahirá a 21 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Parahyba do Norte e Natal, vapor inglez **Actor**. Sahirá a 28 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez **Colonia**. Sahirá a 1 de setembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Rouen**, Havre e Anvers, vapor sueco **Karin**. Sahirá a 26 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.<sup>o</sup> Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a 21 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, da Prata, 8, 1.<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.