

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 4 da Companhia Real, aluguer de cestos.

Ampliações das tarifas especial n.º 14 e B. V. n.º 1 g. v. da Companhia da Beira Alta.

SUMMARIO

O CAES DA EUROPA, por O. S.	Paginas
TRACCÃO ELECTRICA.....	317
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	318
A CONTAGEM RACIONAL DAS HORAS.....	319
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO (continuação).....	319
NOTAS DE VIAGEM XVII O Sul da França—Litoral—Fim da viagem.	320
A LOCOMOTIVA DO FUTURO.....	321
O CAMINHO DE FERRO TRANSIBERIANO (conclusão).....	322
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos seccionistas — Bol. tim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e ha-panhoes.....	323
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	324 e 325
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra-Cascaes — Sul e Sueste — Minho e Douro — Porto a Lisboa — Central do Rio.....	326
LINHAS ESTRANGEIRAS. — Espanha — França — Inglaterra — Alemanha — Itália — Estados Unidos — Brasil — Canadá — Japão — Guiné Septentrional — China e Indo-China.....	326
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de administração (conclusão).....	326
ARREMATAÇÕES.....	327
AGENDA DO VIAJANTE.....	329
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE OUTUBRO DE 1901.....	330
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	331
	332

O CAES DA EUROPA

QUANDO se tratou das obras do porto de Lisboa, dava-se o cognome phantasista de caes da Europa aos muros acostaveis do Tejo. Na imaginação patriótica dos engenheiros que discutiam na sua associação científica a planta geral, o numero e colocaçao das dócas de marés e docas secas dos desembarcadouros fluctuantes, o traçado dos muros de caes, a sua profundidade, o regimen das aguas, a tendencia para o *talweg* ou correga mais ao norte ou mais ao sul, a espessura das obras, o volume dos enrocamentos; os depositos ou entrepostos, cada um dos pormenores em fim, d'uma grande instalação marítima, havia as miragens d'um movimento intenso, e d'uma tonelagem comparavel com a dos grandes portos estrangeiros. A occidental praia lusitana, na phrase do grande epico, voltada para a America, a primeira faixa de terra que encontram os transatlanticos ao regressar á Europa, não ficaria apenas uma praia orlada de areia dourada, furada aqui e além por alguns rochedos, e cortada pelos

raros promontorios que bracejam das serranias interiores a irem morrer no mar. Teria um porto á moderna com todas as suas dependencias; porto para refugio, porto de escala, porto para movimento, porto commercial, porto para reparações, porto militar. Tudo seria o nosso porto de Lisboa, collocado na foz d'um grande rio que sulca a peninsula iberica na maior parte da sua extensão.

Os passageiros, fatigados da travessia, desembarcariam em Lisboa, que ficaria sendo tambem uma estação de recreio.

As proprias mercadorias viriam por caminho de ferro até Lisboa, procurando as suas docas e caes, ou de Lisboa sairiam para toda a Europa.

E as linhas ferreas constituiriam arterias que lhe levariam o movimento e a vida, como vasos sanguineos affluindo ao coração de Lisboa que batia, pulsando rijo no seu limpido e amplo Tejo, semelhante a um grande mar, como exagera um escriptor melancolico.

Esta visão, miragem ou aspiração d'um patriótico optimismo está muito longe de se realizar.

Os navios porfiam em desaproveitar os muros acostaveis, continuando a fazer-se nas tradicionaes fragatas a maior parte da carga e descarga.

Os muros que deviam ficar com altura bastante acima do nível médio das aguas vão tendo o pé constantemente mais entulhado pelos depositos.

Modificações diversas feitas ao primitivo plano prejudicaram o conjunto.

Ha uma verdadeira solução de continuidade entre as obras a montante da alfandega e as obras a jusante do antigo caes do Sodré.

A linha ferrea de Cascaes e portanto a de Alcantara a Leiria e Figueira, não se liga pelo lado do Tejo com a estação de Santa Apolonia.

Em vez de termos em Lisboa o nó onde se unissem e apertassem todas as linhas ferreas do paiz, temos varios pontos que muito tardam em enlaçar-se.

As linhas do sul e sueste estão mais arredadas de Lisboa do que parece. Torna-se mais facil mandar de Lisboa para Paris uma mercadoria do que receber em Cintra, Cascaes, Cacem ou Santarem um caixote expedido de Beja, Evora ou Setubal.

Ha uma estação chamada central, mas acanhada e sem proporções para alargar, e que só serve de central para o Norte de Lisboa. O Alemtejo fica de fóra e tão distinto que se interpõe o serviço da alfandega no transito das mercadorias d'uma para outra rête.

Estação marítima propriamente não ha nem talvez mesmo seja bem necessaria.

O ventricolo ou auricula d'esta circulação parcial tem ainda pouca actividade e não bate unisono com os da pequena circulação que é a do Sul.

As obras do porto só levemente influiram na prospeiridade das linhas ferreas, por serem incompletas, e por-

que estas linhas parecem divorciadas irreductivelmente umas das outras.

Mas, não é isso apenas o que contribue para tornar completamente infundada a denominação que se queria dar ao nosso amplo porto.

Em vez de atrahir, afugentava os viajantes. Logo á entrada, na margem esquerda do rio, ergue-se tetricamente como uma fortaleza encastellada de casaria pintada a ócca, o terrível Lazareto cuja fama chega ao Novo Mundo, ainda accrescentado na medonha perspectiva dos seus horrores de sequestração, desinfecção e inspecção.

O porto de Lisboa tornou-se assim um pretexto para o Lazareto funcionar com o seu regulamento penitenciário, ou para poderem viver os empregados respectivos.

Inhospito, assente em escarpas alcantiladas e abruptas, numa desolação de terras pobres, parece repellir o viajante, a espreitar-lhe os microbios suspeitos e a catar-lhe as pratas desinfectadas.

A fiscalização aduaneira lá está tambem de multa e clavina aperrada nas mãos calçadas de luvas brancas.

Quer vir a Portugal? não escolhe o porto de Vigo ou outro pelo simples incommodo de algumas horas em barco? Então entre nas cellulas como condenados, pague á fiscalização, á desinfecção, pague ao bello serviço de condução da pessoa e bagagens que ha para Lisboa. E' o que diz aos viajantes o monstro amarelo como os dentes do Adamastor.

*

Muitas vezes nos temos referido aqui á imprescindível necessidade de modificar este estado de cousas. Vimos com agrado portanto que o governo procura atenuar o mal, passando o serviço de desinfecção de bagagens para a margem direita. Applaudimos, mas queríamos mais. Só um remedio radical aconselharmos. Era rapido e facil. Demolição do Lazareto, venda em hasta publica dos materiaes, applicando-se o dinheiro apurado em annuncios em todos os jornaes da America e da Europa em que se dissesse que o Lazareto de Lisboa tinha sido destruido, regando-se o solo em que se erigira com os desinfectantes que sobraram nos armazens.

O. S.

TRACÇÃO ELECTRICA

Digamos de nosso parecer (e já não é sem tempo, mas o espaço falta ás vezes de forma tal que teem que addiar-se o mais momento e até cortar artigos, como sucedeu no numero passado) sobre o serviço dos tremvias electricos de Lisboa.

O serviço começou entre o Caes do Sodré e Algés no dia 31 d'agosto, entre aquelle ponto e alto da Avenida em 15 de setembro e o da linha de Santa Apolonia em 29 de setembro.

Os carros são de uma fabrica americana, a mesma que já fornecera á companhia os de tracção animal que fazem ainda o serviço de Bemfica e Lumiar, isto é, os mais elegantes e espacosos em largura e altura que tem havido em Lisboa, e como regularmente os ha em toda a parte, excepto uns de Madrid, cinzentos, que

são feissimos e os de Cannes (França) que são muito deselegantes.

Superiores á média dos nossos e dos demais de todas as cidades que conhecemos só temos visto os que fazem serviço entre Hamburgo e Altona, que são elegantissimos, bellos nos seus ornatos e mesmo luxuosos.

O serviço cá, tem sido regular, não excedendo a velocidade normal d'este genero de viação; os conductores applicam geralmente até o commutador 5 só passando d'este ao 9 (maxima velocidade) no Aterro, quando vêem largo espaço livre deante de si. (1)

A illuminação é tambem regular, mesmo inferior á que geralmente se usa nestes carros, alguns dos quaes, em cidades allemãs, teem profusão de pharoes exteiiores que illuminam toda a rua que percorrem.

No que ha grande falta aqui é em indicações do destino. O simples transparente na frente é muito pouco. Vê-se mal e exige que o publico espere o carro de frente, o que se deve evitar, e para mais o deixe approximar, para poder ler, o que é augmentar o perigo de atropelamento.

O letreiro do destino lateralmente é indispensavel e urgente que seja posto, assim como a utilização como indicação do destino, dos pharoes superiores, mudando as cores conforme a direcção.

Achamos tambem pesado o meio empregado aqui para vedar a sahida e entrada do lado direito dos carros. A tal regua longitudinal é pesada e morosa na sua manobra, mas visto que os carros são assim construidos, não vale a pena modificar.

O que é enormemente feio, tirando aos carros toda a elegancia são as grades protectoras da frente das plataformas.

Isso que não ha, que o saibamos, em parte alguma na Europa deve a camara consentir que seja tirado, porque mesmo assim, como está, de nada serve.

Se um viandante cair logo na frente do carro, se indo na linha fôr derrubado por este, por muito rapidamente que o conductor faça descer a grade, nunca deixará de o fazer de forma que o corpo cahido fique por cima. Pelo contrario a grade comprimil-o ha contra o solo.

Estas grades passadas para a parte inferior do carro, sob a plataforma, e andando o rebordo da frente não mais de 0^m,05 acima da calçada, são muito mais uteis do que como estão.

No novo serviço a companhia attendeu um pouco ao aceio do pessoal, dando-lhe novos uniformes e obrigando-o a apresentar-se barbeado e limpo.

Deve tambem exigir a camisa branca e a gravata preta, porque empregados de camisa de chita e lenço encarnado no pescoço não vão bem em serviço decente.

Outro corte de velho abuso é o não se falar com o conductor, o machinista.

Isso é pedido pela companhia em avisos nos carros, mas deve ser *imposto* e a camara deve consentir-lhe que em logar do pedido a companhia *avise* de forte multa quem praticar a falta.

Neste caso todas as companhias *mandam*, e mandam com todo o direito de impedir que os cavaqueiros distráiam o pessoal, no exercicio das suas funcções, de grande responsabilidade, podendo qualquer falta de attenção ao serviço dar logar a desastres que não só são lamentaveis para o público como duplamente prejudiciaes para a companhia, pelo mau effeito moral que lhe resulta de ser causadora d'elles, como pela avaria do material ou interrupção do serviço.

(1) Acabamos de vêr empregar na rua Aurea o commutador 9. Não deve ser permittido.

A questão das paragens continua como antigamente, o que se tolera se o consideramos provisório.

Mas é preciso que, no definitivo se organize de vez, havendo paragens de dois generos como em quasi todas as cidades;—as obrigatorias, em que o carro se detém *sempre*, o que permite aos passageiros que veem de longe, numa rua transversal, por exemplo, poderem alcançar o carro, e as facultativas, em que este só pára a pedido do passageiro ou de quem quer tomar logar.

Estes pontos são regularmente designados por letreiros de cores diferentes, nos postes; encarnados para as obrigatorias, amarelos ou brancos para as facultativas.

Aqui fica o nosso parecer sobre a viação electrica em Lisboa na parte que se relaciona com a exploração.

No que respeita á construcção e ao systema, estudos cuidadosos que vimos de fazer em cerca de 40 cidades estrangeiras onde ha tremvias electricos, sendo algumas das primeiras cidades da Europa, não nos fizeram modificar em sentido algum as opiniões que esta redacção e seus competentes colaboradores aqui teem expandido.

*

Fomos hoje procurados por uma commissão de cavaleiros pedindo a nossa adhesão para que haja tremvias electricos pelo Chiado.

Não pomos duvida em concordar, uma vez que a transmissão da corrente seja subterranea ou a força seja por accumuladores, e que se regulamente prévia mente e com todo o rigor o transito n'essas ruas, tanto dos vehiculos electricos, como de todos os mais.



TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 4 da Companhia Real.—Vae hoje annexa ao nosso numero esta tarifa que já começou a vigorar em 15 de setembro e de que nos ocupámos, nesta secção, antes desta, em 15 d'agosto.

Trata-se de uma grande comodidade offerecida ao publico, que é, por assim dizer, o unico fim d'esta tarifa, mais de effeitos moraes do que de resultados financeiros.

A companhia fornece, mediante uma assignatura mensal, um cesto, diariamente, para nelle serem transportados entre dois determinados pontos, os objectos, artigos ou abastecimentos que o assignante quizer.

Este não tem que se dar ao incommodo de encher notas de expedição, de receber senhas das remessas, de envial as ao consignatario.

Um e outro—o que entrega o cesto na estação e o que o recebe no destino—pôdem ser analphabetos, rústicos, os moços das casas ou os trabalhadores dos campos; basta que para fazer entrega dos cestos e para os receberem apresentam as guias que, para esse fim são fornecidas pela estação, sem mais formalidade.

Os cestos grandes são umas canastras das dimensões usuaes empregadas no transporte de fructa, podendo, portanto, servir para os proprietarios ruraes das povoações proximas de Lisboa mandarem os seus fructos e hortaliças diariamente ao mercado.

Tres cestos custam 14 $\frac{1}{2}$ 400, isto é 480 por dia ou 160 réis por cesto, com retorno gratuito, e se attendermos a que elle pôde conter bem 80 kilos de fructa, temos que esta pagará apenas de transporte 2 réis por kilogramma.

Vê se que a nova tarifa é um grande beneficio para a agricultura.

A outra applicação que tem esta tarifa ou a outra

phase de conveniencia para o publico que ella apresenta, é a que trata dos cestos pequenos, cestos caseiros, facilmente transportaveis.

Medem elles em capacidade 30 decimetros cubicos, tendo 50 centimetros de cumprimento, 30 de largura e 20 d'altura. Uma argola, na tampa, torna-os mais proprios para ser transportados na mão.

Estes são destinados aos abastecimentos que tem que fazer em Lisboa, todos que temporaria ou habitualmente residem fóra da capital, em locaes onde os generos de boa qualidade não abundam.

Todos nós temos visto esses viajantes sobrecarregados, ao retirar para casa, de encommendas que forçosamente lhes são incommodas.

O fato que o alfayate apromtou, a garrafa de licor ou as latas de conservas que não ha na mercearia do sitio, os bolos para o chá, o gelo para o jantar; muitas vezes o peixe, os generos de primeira necessidade, o pão até, tudo vae de Lisboa em pacotes, em embrulhos que seria moroso, caro e difficult expedir ordinariamente.

Tudo isso pôde ir no cesto diario, bastando encarregar alguem—o fornecedor dos generos, por exemplo—de fazer a entrega em Lisboa. No destino lá está a familia que receberá o cesto sem ter mais que apresentar a guia na estação

E' pois esta tarifa, quanto a nós, e sem partido de elogiar a companhia pela sua boa iniciativa, uma das mais uteis—bom será que o publico o reconheça e se aproveite d'ella.

Podemos ainda accrescentar que sabemos que a Companhia Geral de Transportes, hoje encarregada da camionagem em Lisboa, com séde na praça do Municipio, 27 se promptifica, por um preço infimo, a encarregar-se de reunir os artigos que devem ir nos cestos, enviar estes, recebel-os vazios, etc., o que é mais outra comodidade.

Ampliação das tarifas especial n.º 14 e B. V. n.º 1 g. v. da Beira Alta.—Estas duas ampliações que tambem damos como annexo destinam-se a facilitar os transportes de tijolo da importante fabrica do sr. Almeida da Costa, na Pampilhosa, para as estações das linhas da Beira Alta e Vizeu.

Não precisam de explicação as tarifas, porque lá estão os preços bem claramente indicando a sua comodidade. Que são oportunas não ha duvida sabendo-se que aquella fabrica está produzindo artigos ceramicos muito melhores do que os que antigamente recebiamos do estrangeiro.

A contagem racional das horas

Vae ganhando incremento a modificação nos mostradores dos relogios e no systema da contagem das horas do dia médio.

Tudo leva a crêr que não decorrerão muitos annos sem que se substituam completamente na pratica os velhos quadrantes com o seu ar archaico por mostradores modernos numerados de 1 a 24 e que entre no uso corrente a nova marcação para que se dispense o additamento manhã, tarde, noite que complica a linguagem falada e escripta, que custa dinheiro e tempo na expedição e remessa de telegrammas, que dá origem a erros repetidos, que embaraça a redacção ou a interpretação dos horarios de vias ferreas.

Quando todos souberem que a hora 13.^a corresponde á uma hora da tarde, tudo se simplifica.

Nalguns paizes é o governo quem assume a iniciativa de decretar a modificação na contagem. As compa-

nhias ferroviarias pôdem todavia, tamanha é a influencia que no estado actual da nossa civilização atingem os transportes accelerados de pensar em causas, influir notavelmente na adopção d'este melhoramento, tornando o por assim dizer indispensavel e fatal.

Bastaria para isso que começassem por redigir os seus horarios com os dois systemas de contagem—o de duas origens diarias e o de uma só origem, adoptando, como é pratica corrente noutras partes, o zero em correspondencia com a meia noite actual. A segunda tal bella era, por assim dizer, a explicação da primeira em que se dispensavam os algarismos de typos diversos para designar as horas do dia e as da noite, como se dispensavam as abreviaturas. M manhã, T tarde, e N noite.

O publico sentiria a breve trecho a vantagem da simplificação, sendo de esperar que se não demoraria em adoptar nos usos correntes a nova marcação.

Não se apresenta como argumento a dificuldade na alteração dos mostradores e das machinas dos relogios para que no 360º do circulo coubessem as 24 horas, o que daria apenas o intervallo de 15º a cada hora.

Essas alterações viriam depois, como vieram as que trouxeram o ponteiro dos minutos movel nos relogios de torre e como vieram até as marcações das horas até 12, pois se sabe que começarão por bater apenas até 6, sendo portanto dividido o dia em quartos.

Na Real Basílica de Matra ainda ha um relogio que bate assim as horas.

Os actuaes relogios continuariam a servir. Entendemo-nos bem com elles em geral. A dificuldade maior está na communicação pela linguagem escripta ou falada da hora.

E' uma alteração comezinha e pratica, sem os requintes scientificos dos astronomos que debatem nos seus interessantes congressos a questão da hora, dos seus horarios, da contagem das longitudes, e outras que lhe tocam de perto.

Já que não se pôde adoptar sem grande reluctancia o sistema decimal para a contagem do tempo, como também quasi se não adopta para a contagem dos arcos da circumferencia, pois não parece que pegue a moda dos *grados*, simplifique-se sequer a designação da hora contando as do dia médio de 1 a 24 horas, conservando tudo o mais.

Seria uma pequena modificação de que as companhias de caminhos de ferro gosariam as vantagens e que elles melhor de que nenhuma outra eniidade pôdem fazer introduzir, seguindo exemplos alheios.

calização dos comboios de passageiros, chumbagem das encomendas, horas de serviço das repartições de alfandega, responsabilidade do caminho de ferro em matéria aduaneira.

Nota que constitue excepção uma estação unica internacional, apesar das vantagens que tem sobre duas estações distinctas por causa da paragem dos comboios e acceleracao da passagem das mercadorias pela fronteira.

A revista das bagagens em transito nos comboios internacionaes de luxo tem-se generalizado. Havia conveniencia em proceder successivamente com todos os comboios rapidos que não teem manobras na fronteira. Nos outros deve accelerar-se a operação da revista alfandegaria para se tornar isso menos desagradavel aos passageiros, generalizando a inspecção das bagagens de mão nas carruagens.

A chumbagem só se pratica em limites restrictos; seria todavia util quando as bagagens não implicassem a immobilização d'um compartimento inteiro ou d'um bagageiro (*fourgon*). Toda a questão está em fazer aceitar pela alfandega um modo pratico de agrupamento chumbado.

Em quasi todos os paizes só funciona de dia o serviço de fiscalização aduaneira das mercadorias. Dá isso demoras na expedição e obriga a immobilizar material.

Nalguns paizes os agentes dos caminhos de ferro são responsaveis perante a alfandega pelas declarações que fazem por conta do expedidor quando apresentam indicações insuficientes ou inexactas, o que pôde implicar-lhe multa ou pena correccional.

O sr. *Zeller* que substitue o relator sr. *Prahaes* nota que o serviço alfandegario está como era ao tempo da viação ordinaria, obrigando a uma demora de 24 a 36 horas para as mercadorias. Propõe que se suprima o serviço na fronteira, fazendo-se a fiscalização á chegada e entende que deveria criar-se um regulamento geral para as operações de alfandega que dêsse facilidades ao trâfego. Não acha conveniente as estações communs que teem dado inconvenientes na Hungria.

O sr. *Sactiaux* julga que o sistema de fiscalizar na fronteira é peior do que qualquer director fiscalizar á saída ou á entrada. Não vale a pena accelerar o transito pela velocidade dos comboios quando se perde muito mais na fiscalização na fronteira. Prefere a fiscalização á saída, pois que o passageiro em geral tem então mais tempo ou menos pressa.

O sr. *Forbes* dá noticia das dificuldades que tem havido para a celebração d'um accordo franco-inglez alfandegario na espera que se chegue a esse resultado.

Foram adoptadas as seguintes conclusões:

1.º *No que respeita ao serviço de passageiros:*

O congresso associa-se energicamente aos votos emitidos a este respeito pelo Congresso internacional da regulamentação aduaneira celebrado em Paris de 30 de julho a 4 de agosto de 1900, que são concebidos n'estes termos:

A) Diminuir quanto possivel o tempo gasto nas fronteiras nas revistas aduaneiras;

B) Revistar as bagagens de mão nas carruagens de intercirculação dos comboios internacionaes e, neste caso, aceitar as moedas miudas estrangeiras dentro de certo limite;

C) Tornar publicas as taxas dos principaes objectos, sujeitar os direitos d'entre aquelles que o passageiro costuma ordinariamente trazer consigo;

D) Revistar, tanto quanto fôr possivel, as bagagens á partida, e, para este efecto organizar sendo preciso repartições aduaneiras extraterritoriaes pelo menos nos principaes centros de viagem, sob a condição de que as

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(Continuação)

36.º Questão. Facilitação das inspecções aduaneiras

Esta questão desenvolvia-se da seguinte forma: Modos de facilitar as inspecções aduaneiras nas fronteiras e de reduzir as demoras no estabelecimento das estações communs e dos serviços mixtos de alfandega.

Os relatores foram, o inspector dos caminhos de ferro do Estado hungaro *Julio Prahaes* que se referiu á Austria-Hungria, România, Hollanda, Luxemburgo, Suissa e Alemanha, e o engenheiro *Margot* que se referiu aos restantes paizes.

Este engenheiro occupou-se sucessivamente dos seguintes pontos: instalação das estações fronteiriças, fis-

convenções internacionaes permittam aos agentes aduaneiros que operam no estrangeiro, reprimir tanto o delicto da falsa declaração como o de importação fraudulenta.

E' incontestavel que o systema da revista das bagagens á partida, organizando-se repartições aduaneiras extraterritoriaes, constitue, quando seja possivel e quando o trafego o justifique, a solução mais completa. Esperando a sua realização, convém recommendar particularmente a creação de repartições aduaneiras interiores nas estações de chegada, de modo que as bagagens registadas nas bagageiras (*fourgons*), compartimentos de involucros chumbados deixem de ser registadas na fronteira, reduzindo-se assim o tempo perdido na estação fronteiriça. Para que as repartições interiores dêem os bons resultados que se pôde esperar d'ellas, é tambem essencial que as operações de receita á chegada se façam com rapidez para se evitarem perdas de tempo.

A's bagagens que, por diversos motivos, não possam ser expedidas segundo o regimen que acaba de ser indicado, é cada vez mais necessário, á medida que as condições de rapidez e de conforto no trajecto sobre carris augmentam, que se tomem todas as medidas de pormenor, tanto para reduzir ao minimo o tempo da revista na alfandega fronteiriça, como para evitar aos passageiros incommodo (penoso principalmente para as mulheres, crianças e doentes) de descer á plataforma, ás vezes de noite fechada. A este respeito o congresso julga dever insistir numa forma efectiva para que as operações da alfandega se executem com celeridade, mas ainda para que se não limite ás carruagens de intercirculação e revista das bagagens de mão na propria carruagem, organizando-se, sempre que fôr possivel, a revisão em transito dos comboios internacionaes que não tiverem modificações nas estações fronteiriças.

2.º Pelo que respeita ao serviço de mercadorias:

E' igualmente do mais elevado interesse multiplicar as repartições aduaneiras interiores que permittam suprimir a revisão na fronteira, quando isso seja possivel.

Por outra parte, é indispensavel, tanto no interesse do publico como no da boa utilização do material de caminhos de ferro, que a organização da alfandega nas estações fronteiriças, em vez de ter as suas horas de serviço estreitamente limitadas como actualmente, seja regulada como a do caminho de ferro pelas necessidades do trafego internacional, nomeadamente sob o ponto de vista do serviço de noute e do dos domingos e dias feriados. Ficaria subentendido que, por seu lado, as administrações das vias ferreas tomariam as disposições necessarias, nomeadamente sob o ponto de vista da iluminação, para que as operações da alfandega se executassem com segurança e rapidez.

Foi tambem despertada a attenção do congresso pelas sancções penaes que se applicam em certos paizes aos agentes das vias terreas no caso de falsas declarações, mesmo quando devidas a esclarecimentos insuficientes ou inexactos fornecidos pelo expedidor. Seria para desejar que os agentes tivessem, neste caso, a faculdade que se lhes concede nouros paizes, nomeadamente na Suissa, de rectificar as suas declarações por occasião da revista aduaneira.

*

Esta conclusão teve um pequeno additamento na sessão plena em que foram votadas todas as precedentes. Addicionou-se no principio o seguinte: «Por occasião da entrada em ordem do dia».

NOTAS DE VIAGEM

XVII

O Sul da França—Litoral — Fim da viagem

Singular coincidencia a da companhia do Sul da França ter tres linhas, todas de diferente aspecto.

Esta terceira, que principia em S. Raphael e vai até Hyères, proximo de Toulon, e de futuro chegará a esta cidade, é completamente diversa das anteriores, sendo toda na margem do Mediterraneo, verdadeira continuação da linha do P. L. M. que entre esses dois pontos inflete para o interior.

Nem se percebe, olhando o mappa, como, vindo a linha de Lyão, sempre na margem, não tendo impossibilidade d'ahi continuar, tanto que o Sul da França adoptou esse caminho, tendo alli deliciosas praias e bellas cidadezinhas a servir, ella fugiu para o norte, para de novo tomar o litoral desde Toulon.

Mas bem fez a do Sul em preencher esta lacuna, e eu em ficar em Cannes, onde vi a cidade, o grandioso casino, e me alojei no bello hotel *des Colonies et des Négociants*, em frente da estação, com um serviço esmerado e um preço baratissimo, para tomar o comboio da manhã a S. Raphael e ahi a linha do sul.

S. Raphael é uma cidade que se tem conservado mais modesta em renome que Cannes e outros, mas que vale nada menos que ellas.

Tem um bello casino, vasto e elegante *boulevard* sobre o mar, porto de grande extensão e bom fundo, vegetação uberrima, a antiga vivenda de Alphonse Karr e outras curiosidades.

Em seguida vem Fréjus, uma estação em que os sábios vão admirar os velhos monumentos romanos, entre os quaes ha ruinas notabilissimas.

Até o fim da linha segue-se continuamente á beira do Mediterraneo, excepto num pequeno troço, entre *La Fouix* e *La Croix* onde a terra se prolonga pelo mar dentro, atravessando planicies e florestas de carvalheiros seculares. Avistando as bellas povoações da margem, vamos em 3 horas e 45 minutos até Hyères, extremo da linha, uma das mais antigas estações hibernaes do litoral, muito frequentada, pelo seu bello clima, quente e torrador, as suas palmeiras, e por ser o centro de interessantes excursões, tanto ás ilhas que ficam em frente da praia, como a varios arredores.

Despedindo-me aqui da apreciavel rede do Sul da França e apertando a mão ao seu sympathico chefe da exploração, terminarei a descripção d'esta viagem pela cidade de Toulon onde fui pernoitar, tomando em Hyères o comboio da linha do P. L. M. cuja estação é em frente da do sul.

Em uma hora está-se em Toulon.

Esta cidade tem um aspecto especial, graças ao seu arsenal, ao seu enorme porto, que constituem toda a sua importancia.

A sua população é de 95.000 habitantes.

Têm dois portos: o do commercio que é pouco importante, e o militar, protegido de todos os lados por formidaveis baterias e fortes que se consideram inexpugnaveis.

Uma esquadra de cem couraçados poderia manobrar facilmente naquelle enorme porto.

Para visitar o porto atravessa-se para La Seyne, num dos vapores que fazem continuamente carreira, entre esta localidade e Toulon.

Trajecto de 20 minutos em que se admira a quantidade de bons couraçados em construcção e reparação

no arsenal e na grande bahia que, apesar da sua extensão e largura, é chamada *a pequena*, porque ha outra ainda maior fóra d'essa, abrigada pelo monte de S. Mandrier.

Toulon nada mais tem que vêr para o excursionista.

Uma praça onde passeia, de tarde, toda a gente, algumas ruas feias e de apparencia provincial, uma vasta estação do caminho de ferro, e disse.

Disse e digo tambem que tendo já falado, em outras viagens aqui descripias, do caminho de Toulon a Lisboa, termino aqui esta série d'artigos, porque nova e importante viagem de que acabo de regressar e cuja descrição constituirá uma nova série d'estas *Notas*, dár-me ha o prazer de passear o espirito do leitor, assás bondoso e paciente para me ler, pelas montanhas da Saxonia e as planicies da Croacia, sobre as aguas azul ferrete do Baltico e as do Danubio que já lhes digo são tão azues como a lama do Chiado.

A LOCOMOTIVA DO FUTURO

Mr. Vauclain, director dos ateliers Baldwin, numa recente conferencia feita em presença do New England Railroad Club (Estados Unidos) conjecturou o que virá a ser a locomotiva do futuro, e as suas apreciações, partindo d'um distincto technico, são bastante interessantes para que as reproduzamos aqui.

Segundo a opinião de Mr. Vauclain, a superioridade da locomotiva basear-se ha no melhoramento das condições imaginadas no decurso do seculo que findou: generalização do compound segundo um systema usado já, ou por inventar; aperfeiçoamento das caldeiras tubulares com grandes fornalhas; introdução de caldeiras aquitubulares para as grandes velocidades.

E' sabido que alguns notaveis inventores se preoccupam com o estudo d'uma caldeira com tubos d'agua, susceptivel de ser adaptada ás locomotivas actuaes e que, com peso igual, desse uma superficie de aquecimento tres vezes maior.

As altas pressões tornar-se-hão de uso commum, e talvez vivamos ainda o sufficiente tempo para vermos locomotivas com triplice, e talvez mesmo com quadrupla expansão, cumprindo o seu dever.

As grandes velocidades serão empregadas para os comboios de passageiros, mas as locomotivas compound aperfeiçoadas e trabalhando com vapor em alta pressão, igualmente assegurarão a facil tracção dos longos e pesados comboios de mercadorias. O limite da carga das nossas vias ferreas principaes não impedirá de aumentar até mesmo do triplo a força das locomotivas destinadas a comboios de mercadorias, e essas locomotivas tornar-se-hão machinas de movimento contínuo, em que cada peça poderá ser concertada ou substituida em pouco tempo.

Como fonte de energia, o emprego da electricidade espalha-se de mais em mais. Em toda a parte onde as quedas d'agua possam ser utilizadas, grandes instalações serão construidas afim de se produzir a corrente electrica. Egualmente se pensa já em utilizar os gazes das minas, por meio de machinas especiaes de forte unidade, que produzam a corrente necessaria á tracção. Todavia muitos julgam ainda que a tracção electrica não será applicada nas grandes linhas, a não ser que se consiga produzir com economia a corrente sobre a propria locomotiva; o exito d'esta ideia está talvez nesse meio, porque as nossas melhores locomotivas actuaes utilizam apenas uma fraca percentagem da força calorifica do carvão.

Mas então os transportes, ou, pelo menos, certos transportes, não se poderão effectuar sem ajuda das locomotivas? Nesses comboios immensos de carvão que vão das minas para os litoraes, os vagons representam cerca de 25 p. c. da carga total, ou melhor 50 p. c., visto ser necessario fazer voltar os comboios vazios. Não vimos nós já suprimir comboios que levavam o petroleo, sendo substituidos por vias subterraneas que transportam este producto a centenas de kilometros? Porque não se estabeleceriam tambem grandes depositos centraes, fazendo-se depois a distribuição local, para o carvão, os cereaes e os minérios?

A discussão a que deu lugar a conferencia de Mr. Vauclain tambem merece ser reproduzida, pois fornece informações interessantes a respeito das ideias actuaes dos grandes constructores americanos.

Mr. Dean pediu informações ácerca do tipo de locomotiva *Atlantic* que os outros constructores começam a imitar dos ateliers Baldwin, e que segundo a sua opinião lhe parece o modelo indicado para as vias destinadas ao transporte em grande velocidade, de pesos avultados. Segundo Mr. Dean, as vantagens d'esse modelo de locomotiva residem na posição das rodas motoras, que se acham collocadas mesmo deante das fornalhas, o que permite dar-lhes mais desenvolvimento e aumentar a superficie da grelha, de modo a pôr-a em contacto com a superficie de aquecimento cujas dimensões teem sido sempre augmentadas nas grandes locomotivas d'estes ultimos annos, ao passo que a superficie da grelha fica a mesma. Mr. Dean tambem desejou obter informações ácerca da função das valvulas cylindricas.

Mr. Vauclain considera necessário o uso das valvulas com embolos para as machinas compound de quatro cylindros dos ateliers Baldwin. Estas valvulas foram vivamente discutidas, julgando-se que apresentavam uma condição de flagrante inferioridade; mas nas machinas compound, o fim que se tinha em vista com o uso d'ellas era combinar duas valvulas numa só, e ao mesmo tempo obter um receptor para que a fuga pudesse temporariamente produzir se num cylindro de alta pressão, antes que o cylindro de pressão baixa estivesse em estado de receber a carga do vapor. Já não sucederia o mesmo com a machina monocylindrica; se a valvula de embolos conserva ainda suas vantagens, também possue inconvenientes que as contrabalançam em maioria, se não se trata de os evitar por meios sérios.

A efficacia d'uma locomotiva para mercadorias avalia-se segundo o seu esforço maximo de tracção e pela forma por que os cylindros utilizam todo o peso sobre as rodas motoras.

Não é pois uma questão de capacidade de caldeira; e segundo Mr. Vauclain, se se trata de transporte de passageiros, é a capacidade de vaporização que suplanta o esforço da tracção, e neste caso melhor é recorrer á locomotiva modelo *Atlantic*, do que ao modelo *decapode*, muito usado, porque no modelo *Atlantic* pode-se reunir todo o peso que seja preciso sobre as rodas motoras. Os comboios de passageiros, mesmo os mais pesados, podem ser movidos com grande velocidade, excepto nas subidas demasiadas, e ao mesmo tempo a locomotiva pôde utilizar-se da caldeira de maior dimensão, collocando a fornalha mais atraç do eixo motor principal, podendo-se augmentar a superficie da grelha de forma a construir-se uma caldeira com mais 500 metros quadrados de superficie de aquecimento.

Mr. Vauclain explicou então que o modelo *Atlantic* não foi descoberto por um acaso, mas perfeitamente estudado para corresponder a este problema: mover

um determinado numero de vagons em grande velocidade, com um peso de 32 toneladas e meia sobre as rodas motoras.

O esforço de tracção necessaria não era demasiado; mas era indispensavel uma grande capacidade de vapor, e foi por essa razão que se combinou modificar o modelo Columbia, accrescentando-lhe uma *bogie* com quatro rodas, e alongando lhe a caldeira até obter a superficie d'aquecimento necessaria, 223 metros quadrados. O andamento foi excellente e nas curvas a locomotiva dera resultado melhor do que as locomotivas de dez rodas.

Mr. Graham disse que, tendo feito por varias vezes o percurso de Camden a Atlantic City, com as machinas do typo *Atlantic*, constatara sobre muitas milhas que a sua marcha era de 42 segundos por milha e que a machina passava nas curvas com tanta facilidade como nas partes rectas planas.

Interrogado sobre o custo das reparações, Mr. Vauclain disse que, no anno passado, os ateliers Baldwin construiram cerca de 500 locomotivas compound com quatro cylindros, e as distribuiu por todo o mundo. Em Chicago Milwaukee and Saint Paul, onde todas as machinas obedecem áquelle principio, verificou-se já uma grande economia de custeio. Todavia, Mr. Vauclain julgava que o custeio de uma machina compound sairá mais caro do que o de uma machina de simples expansão, porque a pressão do vapor empregado é maior e ha dois cylindros a mais, etc.

Mas tudo isso será compensado largamente pelas vantagens e economias que o uso das machinas compound assegura.

Por fim, Mr. Vauclain forneceu dados muito interessantes sobre os resultados inesperados da fornalha Vanderbilt. Feitas experiencias comparativas sobre duas machinas eguaes, mas diversas nas dimensões e forma da fornalha do modelo Vanderbilt, resultara uma economia importante de combustivel avaliada em 10 p. c.

O CAMINHO DE FERRO TRANSIBERIANO

(Conclusão)

O illustre explorador partiu de Pekim nos começos de setembro; depois de ter atravessado o deserto de Gobi, e a Mongolia, chegou a Kiaikha, fronteira siberianna. D'alli tomou a direcção de oeste, até o lago Baikal, vasto mar interior, d'uma superficie de 14.500 milhas quadradas, situado a 460 metros d'altitude. E' no littoral Este d'este lago que se encontra Masova, ponto terminus actual do caminho de ferro em construcção.

Ainda que o *rails* já estejam assentes até aquella cidade, a linha não será aberta á exploração antes do proximo anno. Por emquanto o transsiberiano só recebe viajantes para Irkurtsk; o movimento de comboios entre Tomsk e esta cidade não está ainda regulado por nenhum horario.

O sr. Arnod Reid poude, todavia, ir n'um comboio de materiaes de Masova a Irkurtsk, trajecto relativamente curto, 70 kilometros pouco mais ou menos.

A capital da Siberia oriental, centro de todo o commercio com a China e com a Europa fica nas margens do rio Angara. Uma ponte colossal liga a cidade á outra margem onde foi construida a estação, d'uma bellissima architectura.

Duas vezes por semana a hora variavel, parte um comboio omnibus para Krasnoiarsk, a 1.100 kilometros de Irkurtsk.

O explorador inglez tomou logar, no dia 28 de setembro com vinte e cinco pobres diabos, n'uma carruagem de segunda classe, relativamente confortavel, mas que não poderia comportar mais de dez pessoas.

Não ha carruagens de primeira n'esta secção que acaba de ser aberta ao trafico, e, durante vinte e quatro horas, o sr. Arnod Reid teve de soffrer perigosas e inconfortaveis promiscuidades.

Ao amanhecer o comboio parou. Tinham chegado ás margens do Oka, cuja ponte não está ainda acabada. Sob uma tempestade de neve foi preciso fretar um barco e atravessar o rio, largo como um pequeno braço de mar. Do outro lado ergue-se a estação de Zeema, onde os viajantes pódem comer uma modesta refeição em um bufete mediocremente installado.

Antes de se chegar a Krasnoiarsk, ha novo trasbordo. D'esta vez é o Jenissei, cuja travessia, muito mais longa, se effectua como a do Oka, á custa e riscos do viajante.

A estação, inteiramente illuminada a electricidade, espacosa, bem construida, annuncia a approximação da civilização occidental. Pela primeira vez, depois de quatro dias que anda em viagem, o sr. Reid reconhece uma tal ou qual organização do serviço de comboios, que partem á tabella, tanto quanto possível, bem entendido, visto que o material é absolutamente insufficiente, pelo menos no que diz respeito ao numero de vagons; ha algumas carruagens de primeira, muito confortaveis, quasi chegam a ser elegantes, e muitas carruagens de luxo como nem sempre se encontram nas linhas européas.

De Krasnoiarsk, pódem-se despachar as bagagens directamente para Moscou. Passando por Tomsk, depois por Tchelabinsk, origem do transsiberiano, a 300 kilometros da fronteira Este do imperio russo da Europa, desembarcou emfim o sr. Arnod Reid, em Moscou, em 6 de outubro ultimo, depois de ter atravessado o continente asiatico de um extremo ao outro, e andado em caminho de ferro durante 285 horas, ou sejam quasi 12 dias, sem interrupção.

O percurso total de Tchelabinsk a Vladivostok é de 7:600 kilometros.

Um ramal, ao que os ultimos acontecimentos da China déram uma importancia consideravel, está em via de construcção, partindo de Chitai, pequena aldeia situada a 800 kilometros além do lago Baikal e terminando em Porto-Arthur, no golfo de Petchili.

Em geral as linhas são construidas muito ligeiramente; os rails são muito afastados como na Russia europea e não pesam mais de 26 kilos em vez de 45 conforme pesam actualmente na Inglaterra. Assim é impossivel fazer supportar á via um trafico um pouco pesado e os comboios devem marchar com uma velocidade reduzida: Trinta e dois kilometros á hora na secção de Krasnoiarsk a Irkurtsk.

No transsiberiano circulam cem locomotivas, das quaes sessenta são inteiramente novas. Foram construidas de proposito, ao preço relativamente elevado de 38 mil rubros cada uma — (o rublo vale 750 réis pouco mais ou menos). De resto, todo o material foi feito na Siberia ou na Russia e á parte um certo numero de italianos, todos os operarios, trabalhadores, machinistas, chefes de estação, etc., são russos.

As estações acham-se afastadas, em média, 20 a 30 kilometros umas das outras. São construidas de tijolo e pedra; apresentam geralmente um bom aspecto e todas comportam um grande reservatorio d'agua. Junto ás estações, e nos intervallos d'estas, construiram-se grandes armazens para mercadorias.

Em certas estações ha bufetes convenientemente servidos, á francesa, e na maior parte das pequenas esta-

ções, os viajantes encontram pão, carne de conserva e agua quente para fazer chá.

Este luxo relativo não se encontra em nenhuma estação occidental do Transsiberiano, a partir de Krasnoiarsk.

Quanto ao preço da viagem effectuada pelo sr. Arnod Reid, seria difícil conceber coisa mais barata. De facto, de Irkutsk a Krasnoiarsk, em segunda classe, paga-se 30 rublos; de Krasnoiarsk a Moscou, em primeira classe, 53 rublos; o trajecto total—5.108 kilometros de Moscou a Irkutsk custa: em comboio expresso, 1.ª classe, 75, 60 rublos; 2.ª classe, 45, 35 rublos; em comboios não expressos os preços descem a 25 rublos, em 3.ª classe.

Os trabalhos estão muito adeantados na secção do Transbaikal, cujo traçado e nivelamento até Vladivostok, d'uma parte e Porto-Arthur da outra, ficarão concluidos no corrente anno. Para além do lago a linha está em parte construída até Strelinsk, cidade situada a 1.280 kilometros de Masova:

Resta ainda assentar 600 kilometros de via, incluindo o novo ramal da Mandchuria.

Durante os ultimos mezes, os trabalhos teem avançado de 5 a 8 kilometros por dia, segundo as dificuldades do trabalho.

Ao mesmo tempo os engenheiros ocupam-se da construcção das pontes sobre o Oka e Jenissei e do «ferry-boat» destinado a passar, sem outro trasbordo, comboios inteiros de uma margem á outra do lago Baikal, isto é de Masova a Listvenitchaia.

Numerosos emigrantes teem ido de toda a Russia europea afim de se empregarem no caminho de ferro. Durante o anno passado entraram na Siberia cerca de duzentas mil familias, o que é nada, se attendermos a que é necessário povoar um territorio immenso de 17 milhões de kilometros quadrados, cujo futuro industrial se afigura importante e o qual está hoje relativamente desabitada.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez da Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assuntos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás doze horas do dia, na casa da companhia, Rua do Bellomonte, n.º 49.

Porto, 26 de setembro de 1901.—O primeiro secretario da assembléa geral, Jorge Pinto da Silva.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 1 de Outubro de 1901.

Mais notas falsas.

E, já agora é contarmos, periodicamente com o recrudescimento da epidemia. Dizemos recrudescimento, pois o mal parece endemico. E' a «malaria» de que enferma o nosso dessorado meio circulante — para lhe não diagnosticar o morbo que da America trouxeram, dizem, os marinheiros do descobridor genovez...

Agora, o alarme na praça é para as notas de 5\$000 réis, pelo aparecimento, em Lisboa, de uma nova viciação d'este typo. Ao mesmo tempo, accede do Porto o *Pimeiro de Janeiro*, accusando circularem, n'aquelle cidade, imitações perfeitas, não só do typo de que vimos tratando, como ainda do de 1\$000 — chegando esta perfeição ao ponto de os peritos chamados para exame concluiram pela legitimidade do exemplar apresentado ou, pelo menos, pela sua perfeição absoluta.

A Associação Commercial de Lisboa reuniu-se para tratar do

assunto, resolvendo comunicar a todos os seus socios os caracteristicos da falsificação.

Tudo isto faz pena e está pedindo, da parte do governo, do banco e do publico, remedio urgente e radical: do governo, uma lei especial e rigorosa contra falsificadores e passadores indistintamente; do banco, a mais curada perfeição de gravura e uma inteira uniformidade nas diferentes emissões de um mesmo typo; e do publico, toda a attenção possivel para o papel com que lhe pagam, e um rigor extremo, quer nos tribunaes, quer em toda e qualquer parte, contra os falsarios e cumplices que se colligam para o assaltarem na sua boa fé.

Longe de nós o querermos tornar o publico bode expiatorio d'estes attentados, derivando para elle exclusivamente o prejuizo resultante — muito mais quando se trate de cobranças de vulto, onde o limite do tempo ou a hora do fecho da praça não permite o exame escrupuloso de cada uma das notas que se recebem. De acordo ainda que não é o povo, e sobretudo o povo dos campos, analphabeto e simples, que pôde aquilatar as falsificações, muito mais quando elles são esmeradas. Tudo isto é verdade e o povo não deve ser sacrificado por males para que não contribuiu, exigindo a opinião publica que o banco aguente com as perdas, perseguindo os falsarios em Portugal, em Hespanha, no inferno, gastando á larga com policia, com justiça, com procuradores, com advogados e com todos os mais que costumam ganhar em processos semelhantes... Entende-se, pois, que seja o banco quem pague. Mas, ao menos, para sermos justos, para sermos equitativos e coerentes, sejamos os primeiros com o nosso apoio, com o nosso concurso, com toda a nossa força moral, a darmos-lhe os meios para se defender, que nos defendemos a nós tambem. Dêmos lhe essa força acompanhando-o nas suas representações aos poderes publicos, pedindo leis convenientes e apropriadas; sejamos inexoraveis com os prevaricadores, a despeito de politica de compadrios, de influencias eleitoraes; compenetremo-nos uma vez por todas e intimamente, d'esta verdade — que pugnando pela legitimidade ou pela inviolabilidade da circulação fiduciaria, pugnamos pela fortuna publica, que é a nossa fortuna, que é a garantia da prosperidade do nosso paiz.

* * *

Muito regular o movimento da nossa bolsa na quinzena finda. As inscrições affluiram, encontrando immediata collocação, subindo as cotações de 38,80 em 16, para 39,25, preço actual. Quanto aos outros papeis do estado, a procura foi menor, tendo preferencia as obrigações de 4% 1888, que se cotaram entre 20\$050 e 20\$100.

Em acções de bancos e companhias o movimento deixou a desejar. As do Banco de Portugal concorreram muito pouco á procura, sendo entre 147\$000 e 147\$500 as transacções realizadas. Mais movimento tiveram d'esta vez as do Banco Ultramarino, que foram ascendendo de 122\$000 para 123\$500. Pelo que respeita ao Banco Commercial de Lisboa, pequenas operações, tendo subido a cotação d'este papel para 134\$000. Quanto ao Banco Lisboa & Açores, transacções nulas d'esta vez.

Em acções de companhias tivemos as dos Tabacos, coupon, com algum movimento entre 131\$000 e 132\$500 e as dos Phosphoros, de que apareceram poucas, realizando-se vendas entre 77\$200 e 77\$600.

Em obrigações prediaes o que mais se fez foi com as de 6% e de 5%. As primeiras cotaram-se entre 94\$000 e 94\$500, e as segundas entre 92\$000 e 92\$200.

Passando a companhias africanas notamos bastante movimento em obrigações Atravez Africa, oscillando os preços entre 81\$800, 81\$900 e 82\$000. Acções da Companhia da Zambezia muito procuradas e correspondentemente offerecidas, variando os preços entre 4\$550 e 4\$700. Quanto as da Companhia de Moçambique fizeram-se muito poucas operações a preços variaveis: 9\$050, 9\$200 e 9\$250.

Nada mais de importante.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	38 15/16	38 13/16	Desconto no Banco
» cheque ..	38 5/8	38 9/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	732	733	No mercado.....
» cheque.....	738	741	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	303	304	res.....
» cheque....	306	307	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	303 1/2	304 1/2	Premio da libra ..
» cheque ..	306 1/2	307 1/2	a
Madrid cheque ...	860	870	1\$730

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO													
	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	30	-
Lisboa: Inscrições de assent.	41,75	38,80	-	38,80	38,80	38,85	38,85	39	39,10	-	39,25	39,40	39,40	-
" coupon	38,80	38,78	38,80	38,77	38,80	-	38,85	39	39,05	39,05	39,30	39,50	39,35	-
Obrig. 4% 1888	-	20.000	-	20.050	20.050	-	20.050	20.050	20.050	20.100	20.050	20.050	20.050	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	52.000	52.000	-	-	-	-	-	52.000	52.000	52.000	-	-	-
" 4% assent.....	-	58.500	-	-	-	-	-	-	-	58.300	-	58.200	-	-
" 4% coup. int...	-	58.000	58.000	58.000	-	58.100	-	-	-	-	-	-	58.200	-
" 4% externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58.200	-
" Tabacos coupon ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal.....	-	-	-	147.000	-	-	147.000	147.000	147.000	147.300	-	147.500	147.500	-
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	132.500	133.000	133.500	134.000	134.000	134.000	-
" " N. Ultramarino ..	122.500	-	-	122.000	-	122.500	-	122.600	123.200	123.500	123.500	123.500	123.500	-
" " Lisboa & Açores ..	-	-	-	124.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ..	131.000	132.000	-	132.500	-	132.300	132.500	132.000	-	-	-	125.000	124.500	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	77.600	-	77.500	77.500	-	-	-	-	-	132.000	132.100	-
" " Real	-	-	-	-	-	-	15.500	-	-	-	-	-	77.400	-
Obrig. prediaes 6%	-	94.500	94.500	94.500	94.500	94.500	-	94.000	-	-	-	15.800	-	-
" " 5%	92.000	-	92.200	92.200	-	-	-	92.200	92.200	92.100	-	-	-	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	91.800	-	-	-	91.700	-	-	-	-	-	92.000	-
" C. Real 3% 1º grau ..	-	-	-	-	-	-	80.200	82.500	-	-	-	-	91.700	-
" " 3% 2º grau	-	-	-	-	-	20.150	20.200	20.200	20.200	20.150	-	20.150	20.150	-
" C. Nacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa	81.800	82.000	82.000	82.000	82.000	82.000	81.800	81.900	82.000	-	82.000	-	82.000	-
Paris: 3% portuguez	26,15	26,02	26,15	26	26	-	26,05	26	26	26,15	26,10	26	-	-
Accções Comp. Real	65	-	-	61,50	61,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres	-	-	30	-	-	-	28	-	-	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha ..	172	171	167,50	167	169,50	-	167	166,50	164	162	159	-	-	-
" Madrid Zaragoza ..	240,50	239	234	233	236	-	-	231	230	225	225	-	-	-
" Andaluzes	224,50	224	220	215	217,50	-	218	215	218	206	190	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau ..	331	332	332	331,50	332	-	333	333	332	332	332	-	-	-
" " 2º grau	82	81	81	81	80,50	-	80,50	-	-	-	-	-	-	-
" C. Beira Alta	-	78	-	78	78	-	78	78	77,50	-	77	-	-	-
" Madrid Caceres	81,50	-	83	84	-	-	82	-	81,50	82	82	-	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	286	286	286	281	283	-	281	280	283	286	284,50	-	-	-
Londres: 3% portuguez	25,75	25,75	25,75	-	25,75	25,75	25,75	25,62	25,62	25,50	25,62	25,62	-	-
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa	64,93	64,93	64,93	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	64,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa ..	64,12	64,12	64,12	64,12	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	-	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

inhas	Periodo de exploração	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida	3 9 Set.	693	106.035.000	153.008	693	101.043.494	145.805	2.855.220.000	2.785.220.000
	10 16 "	"	110.735.000	159.790	"	101.043.494	145.805	2.965.955.000	2.886.896.728
Nova rede garantida	3 9 Set	380	15.271.000	40.186	380	14.898.506	39.206	351.386.000	355.667.766
	10 16 "	"	15.966.000	42.015	"	14.898.506	39.206	367.352.000	370.566.272
Sul e Sueste	-	-	488	-	-	488	-	-	-
Minho e Douro	23 29 Julh	353	22.555.303	63.896	353	26.523.719	75.138	692.897.624	664.339.185
	30 5 Ago	"	29.637.279	83.958	"	27.409.803	77.648	722.534.903	691.748.988
	6 12 "	"	26.889.986	76.175	"	26.085.310	73.896	749.424.889	70.785.915
Beira Alta	6 12 "	253	7.239.554	28.614	253	6.996.811	27.655	206.982.238	213.746.435
	13 19 "	"	6.764.197	26.735	"	6.511.233	25.736	213.746.435	214.880.275
Nacional—Mirandella e Vizeu	4 10 Jun	105	1.524.856	14.522	105	1.503.822	14.322	321.815.964	222.094.259
	11 17 "	"	1.375.748	13.102	"	1.423.724	13.559	33.558.758	33.803.165
	18 24 "	"	1.559.341	14.850	"	1.451.506	13.823	34.934.506	35.226.889
Guimaraes	13 19 Ago	34	2.284.885	67.202	34	2.383.495	70.102	36.493.853	36.678.395
	20 26 "	"	2.235.830	65.759	"	2.097.378	61.687	57.859.602	58.822.650
Porto à P. e Famalicão	16 31 Julh	64	5.665.396	88.521	64	6.129.475	95.773	59	

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O Rei das Serras.—Acaba de ser editado pela *Empresa do Occidente* este bello romance de Edmond About, que despertou grande interesse em todo o mundo culto e vem agora vertido em portuguez numa esplendida edição ilustrada, com desenhos originaes que reproduzem os principaes personagens e situações do romance.

Ao delicado humorismo do auctor junta a graça da versão portuguezã, devida a um dos nossos mais festejados escriptores e poetas.

O volume, com cerca de 200 paginas de muita leitura e primorosas gravuras, custa apenas 300 réis.

Envia-se franco de porte pelo correio a quem o pedir á *Empresa do Occidente*, Lisboa.

Diccionario das seis linguas.—Recebemos a 17ª serie, abrangendo os fascículos 81 a 85 do importante *Diccionario*, editado pela *Empresa do Occidente*, Largo do Poço Novo, Lisboa, e que tão lisongeiro apreço tem merecido, não só no paiz como no estrangeiro.

O *Diccionario das Seis Linguas* é uma obra indispensavel a qualquer individuo. Na sua consulta facil se obtém prompta satisfação a qualquer linguistica, tanto na propria lingua como das outras cinco estrangeiras. Esta economia de espaço e de tempo seria um dos melhores titulos por que se devesse recommendar a excellente obra, se muitos outros não possuisse. Não é facil adquirir todos os jogos de diccionarios que o *Diccionaria das Seis Linguas* substitue, accrescendo a extrema modicidade do preço de 40 réis cada fasciculo de 10 paginas.

LINHAS PORTUGUEZAS

Cintra-Cascaes.—O nosso collega *O Dia* tem tratado, em bem pensados artigos, das condições da vida d'estas duas villas e das queixas dos moradores da primeira d'ellas contra a companhia dos caminhos de ferro por não dotar aquella linha com tão grande numero de comboios como os ha na linha rival.

Falta-nos espaço agora para discutir este assumpto, que tem importancia, por se tratar de um dos pontos de atracção do nosso paiz, porque a falta de movimento que os cintrenses vão notando na sua villa deve attribuir se não ao caminho de ferro, mas á falta de melhoramentos locaes de que na villa de Cascaes se tem tratado com esmero, e que em Cintra não teem merecido a attenção da camara nem dos influentes.

Falaremos com mais vagar.

Sul e Sueste.—O Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado reclamou o exame da ponte de Papa-Gallos, onde se deu o descarrilamento e desmoronamento em parte, que ultimamente noticiámos. Feito esse exame, pela commissão technica encarregada da fiscalização das pontes metalicas, o Conselho tomará outras providencias logo que tenha conhecimento do resultado d'esse exame e das informações circumstanciadas da direcção.

Minho e Douro.—Tendo o Centro Commercial do Porto officiado ao presidente do Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, apontando factos tendentes a demonstrar que eram muito sensiveis os atraços na chegada e partida dos comboios d'aquella linha, a respectiva direcção deu explicações cabalmente satisfactorias, que o Conselho de administração apreçou devidamente.

Porto a Lisboa.—Um importante grupo da classe commercial do Porto promove uma excursão a Lisboa, em comboio especial, sendo a partida d'aquella cidade no dia 4 do corrente e o regresso no dia 7 á noite.

Central do Rocio.—Nesta estação está sendo construída uma nova linha para resguardo de carruagens, bem como se estão executando importantes modificações que o movimento constante de comboios exige.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi distribuida uma circular sollicitando o apoio das corporações e casas financeiras para a construcção de um projectado caminho de ferro chamado do Meridiano, que ligue Madrid com Santander.

Trata-se de ultimar as negociações entre as companhias dos caminhos de ferro do Sul de Hespanha e de Fives Lille, afim de se estabelecer a representação d'esta ultima linha no conselho de administração da linha do Sul; e com o concurso d'aquella importante sociedade francesa de construcção, tanto como obrigatoriana como pelo fornecimento do material que se torne necessário, e ainda pelo apoio financeiro que pôde prestar, espera-se que as duas linhas fiquem em perfeito estado de exploração, terminando-se depois, e rapidamente, o caminho de ferro de Moreda a Granada e a secção de Linares a Baeza.

Continuam com grande actividade os trabalhos de prolongamento do caminho de ferro economico de Manresa a Berga, na secção de Olván a Guardiola. E' uma das linhas mais importantes da Catalunha.

Estão terminados 36 kilometros de caminho de ferro de Moreda a Granada, até Daifontes, faltando agora 20 kilometros para chegar a Granada, e calculando-se ainda para a conclusão da linha sete mezes.

Deve realizar-se brevemente a inauguração oficial do caminho de ferro de Castejon (Navarra) a Olvega (Soria).

Realizou-se em Bilbao uma reunião de capitalistas para estudar o projecto de construcção de um caminho de ferro electrico de via reduzida através do Pyreneos.

França

Pela companhia dos tramways mechanicos dos arredores de Paris, foi inaugurada a linha de Saint Cloud a Pierrefitte. Segundo pelas margens do Sena, esta linha passa por Suresnes, Puteaux e Courbevoie.

Entra nesta ultima cidade, atravessa Asnières, pelas pontes de Saint-Ouen, alcança a margem direita do rio, passa em Saint-Denis e por fim chega a Pierrefitte.

Inglaterra

Já se falou do projecto d'um tunnel entre a Escocia e a Irlanda, e agora as attenções voltam-se de novo para este assumpto.

Já foram apresentados tres projectos. O mais reduzido começaria em Cartyre, e iria até o Condado de Antrim (12 milhas e meia) em seguida de Wigtonshire ao mesmo condado (21 a 25 milhas) e por ultimo de Holyhead a Howth.

O projecto, que foi aceito, começa na estação do caminho de ferro de Stranraer para terminar na ilha de Magee (condado de Antrim), podendo-se utilizar em seguida das vias ferreas já construídas para se chegar a Belfast. A distancia total de Stranraer e Belfast seria de 51 milhas e meia, e d'estas 34 e meia sob o tunnel, sendo 25 a 150 pés debaixo do nível do mar. A tracção será electrica.

Allemânia

Segundo refere o *Engineering*, os projectos de um serviço expresso de tracção electrica entre Berlim e Hamburgo continuam a despertar um vivo interesse.

Verdade seja que a dificuldade de vencer as subidas é muito menor com um comboio electrico do que com qualquer outro meio de tracção.

Para que os comboios electricos não tenham de sofrer interru-

pções, colocar-se-hão tres linhas, por modo que, em caso de reparação de alguma d'ellas haja sempre duas outras em serviço.

As despesas foram avaliadas nas seguintes cifras: 22.500.000 francos para expropriação de terrenos; 37.500.000 francos para os aterros; 13.750.000 francos para os trabalhos menores e 40 milhões para os trabalhos superiores, 1.875.000 francos para construção de estações e pavimentos; 22.500.000 francos para as instalações eléctricas; 7.500.000 francos para os motores, 5 milhões de francos para os estudos preliminares, etc., 22.500.000 francos para varias despesas, representando ao todo 175 milhões de francos.

O trajecto far-se-ha em duas horas e meia, em vez de seis horas e meia que é o que actualmente se gasta.

Italia

Entre os serviços das companhias dos caminhos de ferro de Italia ha um muito original que merece conhecer-se: é o transporte dos eleitores.

Cada eleitor residindo fóra da comarca onde seja o seu círculo eleitoral tem, como os militares, 75 p. c. d'abatimento sobre as tarifas geraes, ou seja por passageiro e kilometro:

1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
0, fr. 029	0, fr. 02088	0, fr. 0145

O eleitor pôde servir-se d'esta reducção para as suas viagens de ida e volta, quando reuna a assembléa eleitoral a que pertence.

E' de suppôr que por este preço muitos eleitores italianos pêcam em altos gritos a dissolução do Parlamento!

Guiné Septentrional

A folha oficial francesa publicou o decreto que auctoriza a construção e a exploração de um caminho de ferro no Dahomey, entre Kotonou e Tchaourou, por ou perto de Pahou, Alada, Toffo, Atchéribé, Paouignan, Agonagon, Sayé, Kémo, com comunicação entre Pahou a Oudah.

Brazil

O governo brasileiro, que ha pouco realizou uma grande operação financeira sobre os caminhos de ferro do Estado, apresentou ao Parlamento um documento expondo os serviços prestados pelo Dr. José Carlos Rodrigues, director do *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, nas negociações efectuadas no estrangeiro para o arrendamento daquellas linhas.

Essas negociações foram muito felizes, segundo affirma o relatorio apresentado ao Parlamento.

Estados Unidos

A grandiosa cidade de Nova-York, tão bem servida já por todos os meios de transporte, vae disfuntar ainda uma nova linha subterrânea, curiosissima pela longa travessia que fará do Manhattan Island e sobre tudo pelo seu duplo serviço: serviço local com paragens muito proximas (4 por cada milha), e serviço rapido com estações mais afastadas, approximadamente 1 por cada 2 milhas. Haverá quatro vias, e um percurso médio de 29 kilómetros por hora.

Em dias e horas de grande concorrência, o serviço será de tal forma organizado que os comboios d'uma velocidade de 60 kilómetros por hora se seguirão com dois minutos apenas d'intervallo.

Canadá

O *Monetary Times* noticia a construção d'um caminho de ferro eléctrico, de Buckingham aos Rapidos, na extensão de 160 kilómetros, aproveitando-se para esse fim as quedas d'água que alli abundam. O fim da construção d'esse caminho de ferro é a exploração de depósitos de phosphatos de primeira qualidade.

China e Indo-China

Foi constituída recentemente a companhia francesa dos caminhos de ferro da Indo-China e do Yunnan com um capital de 12.500.000 francos.

Tambem se fundou em Paris uma sociedade anonyma com um capital de 4.000.000 francos, para a construção de outros caminhos de ferro Indo-Chinas.

Japão

O jornal japonês *Reiza Yawhi* publicou algumas curiosas informações sobre o progresso dos caminhos de ferro no Japão.

Só em 1881 é que os caminhos de ferro japonezes começaram a vigorar com actividade notável. Foi nesse mesmo anno que a primeira linha particular se estabeleceu entre Tokio e Amoi (726 kilómetros). De 1887 a 1900 foram construídas algumas centenas de kilómetros.

Em 1900 acabou-se de construir a linha principal que vae de Tokio a Kioto e que tem 600 kilómetros. Nesse mesmo anno, fortes crises politicas paralysavam, todavia, o crescente desenvolvimento dos caminhos de ferro. Em fins de 1899 a totalidade das rôdes do Estado e particulares era de 5.820 kilómetros, dos quaes o Estado explorava apenas 133 kilómetros. Os seguintes algarismos permitem verificar melhor os progressos realizados desde 1888, ou seja a extensão das linhas inauguradas em cada anno.

	Rôdes do Estado	Rôdes particulares	Total
1888.	328	181	509
1889.	70	286	356
1890.	—	410	410
1891.	—	506	506
1892.	—	246	246
1893.	11	96	107
1894.	37	250	287
1895.	18	254	272
1896.	59	285	344
1897.	48	658	706
1898.	170	584	754
1899.	80	86	164

Actualmente existe uma avultada quantidade de linhas em projecto ou em construção: 2.000 kilómetros de linhas do Estado já concedidas e 1.500 kilómetros de linhas particulares.

Será preciso, porém, uma rôde de mais de 11.000 kilómetros para satisfazer apenas as necessidades de transportes no Japão.

Apesar dos progressos já realizados, as rôdes existentes não representam sequer a metade do que será necessário.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

(Concluido do n.º 330)

Terceira parte

Caixa de socorros e de reformas e pensões

No relatorio especial d'estas caixas, coordenado no serviço competente, estão expostas com minuciosidade todos os actos da sua gerencia e d'elle extrahimos o que mais directamente vos pôde interessar.

Caixa de socorros

No anno de 1900 dispendeu em proveito do pessoal:

Escola «Camões»	683\$235
2.882 subsídios a operários e empregados doentes ..	7:979\$865
66 funeraes de operários e empregados	1:055\$435
43 donativos a empregados e operários	1:291\$350
Despesa com o serviço medico, medicamentos e pagamentos a hospitais	1:429\$230
Total	12:439\$115

Em 1899	12:567\$772
A menos	128\$657

Adeantamentos:

Em 1900	1.045 ..	43.964\$910
Em 1899	970 ..	43:26:\$720
A mais	75 ..	701\$190

Saldo em dívida em 31 de dezembro de 1900	27.089\$705
Em 31 de dezembro de 1899	25.266\$655
A mais	1.823\$640

Armazens de viveres—1900:			
Importancia de generos e viveres fornecidos pelos diferentes armazens	178:973\$765		
Em 1899	18:978\$000		
A menos.....	3:004\$235		
Consumidores:			
Número em 1900	36.251		
" " 1899	34.519		
A mais	1.735		
<i>Caixa de reformas e pensões</i>			
Empregados e operarios inscriptos em 31 de dezembro de 1899	2.868		
Inscriptos durante o anno de 1900	392		
Somma.....	3.260		
Reformados durante 1900.....	33		
Eliminados por demissão.....	310		
Faleceram	26	369	
Ficam existindo em 31 de dezembro de 1900.....	2 891		
Pensionistas:			
a) Reformados existentes em 31 de dezembro de 1889	189		
" durante 1900.....	33		
Somma.....	222		
" falecidos.....	15		
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1900.....	207		
b) Legatarios existentes em 31 de dezembro de 1899.....	290		
Admittidos em 1900	46		
Somma.....	342		
Perderam o direito:			
Por falecimento	2		
Por casamento	6		
Por maioridade	7	15	
Ficaram existindo em 31 de dezembro de 1900.....	327		
Encargos resultantes para a caixa:			
Reformados—Importancia annual das reformas concedidas em 1900.....	3:724\$066		
Caducas em 1900.....	2:627\$075		
Augmento para 1900	1:096\$091		
Legatarios—Importancia das pensões annuas concedidas em 1900.....	1:446\$849		
Caducas em 1900, por falecimento.....	51\$245		
Idem, idem, por casamento.....	107\$000		
Idem, idem, por maioridade	129\$110	317\$355	
Augmento para 1900	1:129\$404		
Excessos de encargos correspondentes no anno de 1899:			
Reformados.....	2:607\$510		
Legatarios	1:107\$455		
Vê-se assim que os encargos tinham aumentado:			
Em 1898	10:195\$193		
Em 1899	3:714\$955		
Em 1900	2:225\$485		
Percentagem média sobre as vendas:			
Dos lucros brutos — 10,73 %; em 1899, 10,06 %			
" " líquidos — 6,74 %; " 1899, 5,92 %			
Fornecimentos directos:			
Calçado, chapeus, etc.	14:658\$630		
Em 1899	13:654\$399		
A mais	1:004\$231		
Dos descontos feitos pelos fornecedores reverteu para o pessoal beneficio de 5:9\$539 réis, e para a Caixa o de 735\$884 réis. Em 1899 os numeros correspondentes foram 622\$945 e 684\$332 réis, não havendo proporcionalidade por causa das variações das percentagens.			
Adiantamentos applicados a bilhetes de assignatura dos americanos para o pessoal:			
54 bilhetes annuas ao preço da venda para o publico	2:160\$000		
9 bilhetes semestraes, idem	180\$000		
Somma.....	2:340\$000		
Abatimento de 25 % a favor do pessoal.....	585\$000		
Pago pelo pessoal	1:755\$000		
Beneficio em 1900	585\$000		
Em 1899	530\$000		
A mais	55\$000		
Houve, porém, prejuizo de 67\$500 réis para a Caixa por motivo da saída de empregados que não liquidaram.			
Por intermedio da Caixa de Soccorros continuaram a ser fornecidas ao pessoal em 1900 senhas das Cosinhas Economicas:			
Fornecidas em 1900.....	13.555		490\$790
Em 1899.....	21.271		700\$540
A menos.....	7.016		218\$750
Esta diminuição escapa á acção da administração da Caixa de Soccorros.			
Balanço da Caixa de Soccorros:			
Saldo positivo que passou para a Caixa de Reformas	15:255\$424		
Saldo em 1899	13:052\$296		
A mais	2:203\$128		
Somma dos saldos que desde 1887 até 31 de dezembro de 1900 teem passado para fundo da Caixa de Reformas — 165:004\$180 réis.			
Média annual — 11:786\$012 réis. A média annual em 31 de dezembro de 1889 era 11:519\$175 réis.			
Receitas da Caixa:			
Joias	8:317\$873		
Quotas	20:810\$931	29:128\$804	
Houve reembolsos de:			
Joias	351\$095		
Quotas	2:976\$930	3:328\$025	
Liquido	25:800\$779		
Em 1899 as verbas correspondentes foram:			
Joias	6:647\$915		
Quotas	18:922\$210	25:569\$740	
Houve reembolsos de:			
Joias	235\$620		
Quotas	1:874\$120	2:109\$740	
Liquido	23:459\$685		
As pensões pagas em 1900 foram:			
Reformas	33:486\$635		
Pensionistas	11:617\$907	45:104\$542	
Em 1899 haviam sido:			
Reformas	33:082\$210		
Pensionistas	10:712\$631	43:844\$841	
Em 1900 a mais	1:259\$701		
O aumento em 1899 havia sido — 4:747\$055 réis.			
O balanço d'esta Caixa em 31 de dezembro de 1900 accusa o saldo positivo de 4:713\$819 réis.			
Em 31 de dezembro de 1899 — apenas 985\$011 réis, tendo entrado n'elle como receita, os lucros líquidos da Caixa de Soccorros que nesse anno subiram a 13:052\$296 réis.			
O fundo de reserva d'esta Caixa em 31 de dezembro de 1900 era representado por:			
Acções da Companhia Real	59		
" de usufruto	1		
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau da Companhia Real	1.282		
Obrigações privilegiadas de 3 % do 1.º grau	600		
" " 3 % do 1.º e 2.º grau	402		
Obrigações de 4 % do tesouro portuguez	182		
" de 5 % do Credito Predial Portuguez	35		
Obrigações de 4 1/2 %, idem	45		
Os fundos disponíveis na mesma Caixa e na mesma data eram:			
Existente em Caixa	885\$047		
" em dep. no Monte-Pio Geral	46:320\$215		
" no Crédit Franco-Portugais	3:176\$195	49:496\$410	
Total	50:381\$457		

Ao terminar a exposição do resultado dos nossos actos, o conselho d'administração, em face d'esse resultado, mais uma vez e com muito prazer regista e agradece a dedicação, zelo e intelligença, reconhecidos e incontestaveis, da nossa direcção geral, no aperfeiçoamento e melhoria dos serviços da nossa empresa; em penho em que tem sido secundada por todos os empregados, devendo a assembléa, aquella e a estes, os seus agradecimentos, que propomos lhe sejam dados.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, 17 de maio de 1901.

Pelo Conselho d'Administração

O Presidente

Antonio Maria Pereira Carrilho.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Fornecimento de varões

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 de outubro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na secretaria d'este conselho de administração, no edifício do Ministerio das Obras Públicas e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o seguinte fornecimento:

100 varões de cobre de 5 metros de comprimento e $1\frac{1}{2}$ de diâmetro;

50 ditos de 5 metros de comprimento e $1\frac{1}{8}$ de diâmetro;

25 ditos de 5 metros de comprimento e $1\frac{1}{4}$ de diâmetro;

5 ditos de 5 metros de comprimento e $1\frac{3}{8}$ de diâmetro;

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de efectuar na thesouraria de alguma das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro o deposito provisório de 50.000 réis.

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

As condições do fornecimento e da arrematação poderão ser examinados em todos os dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado e na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 18 de setembro de 1901.

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 7 do proximo mês de outubro, pela uma hora da tarde, na secretaria do conselho (edifício do Ministerio das Obras Públicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento:

De 3.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Sul e Sueste e de 3.000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de efectuar na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou na do Minho e Douro o deposito de 600.000 réis para o fornecimento relativo a cada uma das direcções ou o de 1:200.000 réis para o fornecimento ás duas direcções.

O deposito definitivo a que são obrigados os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total.

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados todos os dias utes, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, ou na secretaria dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na secretaria dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 21 de setembro de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de ferros diversos

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 5 de outubro, á uma 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 12.000 kilogrammas de ferro para escapulas, 5.000 kilogrammas de ferro para parafusos, 10.000 porcas quadradas de $3\frac{3}{4}$, 500 kilogrammas de ferro para chavetas, 150 tubos de ferro para caldeiras, e 12 pontas de aço para cronings.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 50.000 réis.

Este deposito poderá ser efectuado 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 e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da Direcção, em Campanhã, em todos os dias utes, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 17 de setembro de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Fornecimento de ferro diverso

No dia 14 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento 88.900 kilos de ferro diverso.

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

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

Lisboa, 12 de setembro de 1901.

Fornecimento de carvão de pedra

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 15 do proximo mês de outubro, pela uma hora da tarde, na secretaria do conselho (edifício do Ministerio das Obras Públicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento:

De 3.500 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Sul e Sueste e de 3.000 toneladas de carvão de pedra para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de efectuar na thesouraria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou na do Minho e Douro o deposito de 600.000 réis para o fornecimento relativo a cada uma das direcções ou o de 1:200.000 réis para o fornecimento ás duas direcções.

O deposito definitivo a que são obrigados os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total.

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados todos os dias utes, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, ou na secretaria dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na secretaria dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Lisboa, 21 de setembro de 1901.

H. PARRY & SON

OFFICINAS DE MACHINAS

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAIS

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36

← LISBOA →

ESTALEIRO NO GINJAL

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR —

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

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

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da **Bon 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 2.500 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, Ronão Garcia Vinhas.

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

FIGUEIRA DA FOZ Grande Hotel **Lisbonense**.—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1.200 a 2.000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

GUIMARÃES Grande Hotel **do Toural**.—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, 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.—Comissões, 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.ª ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

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

MAFRA Hotel **Moreira**.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 1.500.—Reduçção de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH Grande Hotel Club.—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

PORTO Hotel **Continental**.—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, 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 flores artificiaes—F. Delport, successors.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez.—Agente internacional, de aduana y trasportes.

FÁBRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.^o Rua da Fábrica, 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. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré
Part.	Cheg.	Part.
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.
12-35 t.	12-55 t.	13-0 t.
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.
3-45 t.	3-10 t.	3-30 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.
35 t.	6-55 t.	7-30 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.

LISBOA QUELUZ LISBOA

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6 35 m.	7 6 m.	7-30 m.	8 0 m.
7 40 m.	8-12 m.	8-37 m.	8 59 m.
8-38 m.	9 9 m.	9 35 m.	10 5 m.
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11 0 m.
10-40 m.	11-11 m.	11-30 m.	11-59 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.
12-40 t.	1-11 t.	1 30 t.	1 59 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3 0 t.
2-40 t.	3-11 t.	3-30 t.	4 0 t.
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5 0 t.
4-40 t.	5-12 t.	5-30 t.	6 0 t.
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7 0 t.
6-33 t.	7-4 t.	7-30 t.	8 0 n.
7-35 t.	8-25 t.	8-30 n.	8-59 n.
8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.	10 0 n.
10-40 n.	11-11 n.	11-30 n.	12 0 n.

LISBOA Cintra LISBOA

Lisboa	Cintra	Lisboa
6-55 m.	7 48 m.	5-12 m.
9 0 m.	9-53 m.	6-10 m.
6-55 t.	11-47 m.	7-52 m.
a 11-0 m.	11-47 t.	8-38 m.
a 1-0 t.	1-47 t.	a 10-52 m.
a 10-52 m.	11 33 m.	11 33 m.
3-0 t.	3-53 t.	a 12 50 t.
a 12 50 t.	1-33 t.	1-33 t.
a 4-35 t.	5-19 t.	2-52 t.
5-35 t.	6-22 t.	a 4-25 t.
a 4-25 t.	6-48 t.	5-7 t.
6-48 t.	7-41 t.	a 5-50 t.
7-41 t.	8-48 t.	6-33 t.
9-10 n.	9-20 n.	6-48 t.
9-20 n.	9-20 n.	7-52 t.
a 4-35 t.	5-19 t.	8-38 n.
5-35 t.	6-22 t.	a 5-50 t.
a 5-50 t.	6-48 t.	6-33 t.
6-48 t.	7-41 t.	a 5-50 t.
7-41 t.	8-48 t.	7-52 t.
8-48 t.	9-10 n.	8-38 n.
9-10 n.	9-20 n.	9-20 n.
9-20 n.	9-20 n.	10-3 n.
10-30 n.	10-50 n.	10-3 n.
10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.
11-45 n.	12-10 n.	12-20 n.
12-10 n.	12-30 n.	12 50 n.

Lisboa Sacavém Lisboa

Lisboa	Sacavém	Lisboa
7-30 m.	8-14 m.	8 45 m.
9 15 m.	9-59 m.	9-29 m.
10-20 m.	11 4 m.	10-54 m.
11-20 m.	12 4 t.	11-25 m.
1-33 t.	2-17 t.	12-9 t.
2-30 t.	3-30 t.	1-33 t.
8-30 n.	9-5 n.	9-30 n.
10-0 n.	10-35 n.	11-0 n.
11-30 n.	11-55 n.	12-5 n.

Lisboa Povoa Lisboa

Lisboa	Povoa	Lisboa
5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.
12 23 t.	1-21 t.	1-55 t.
3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.
4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.

Lisboa V. Franca Lisboa

Lisboa	V. Franca	Lisboa
5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.
10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.
12-30 n.	1-55 n.	6-55 m.

Lisboa Santarém Lisboa

Lisboa	Santarém	Lisboa
5-0 m.	7-0 m.	7-28 m.
11 20 m.	1-20 t.	11-45 m.
4-45 t.	6-45 t.	1-21 t.
6-0 t.	6-45 t.	8-3 n.

Lisboa Pampilhosa Lisboa

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa
8-45 m.	12-56 t.	7-50 t.
7-50 t.	8-45 m.	12 29 n.

Lisboa V. Franca Lisboa

Lisboa	V. Franca	Lisboa
b 8-55 m.	9-23 n.	5-25 m.
11-6 m.	6-57 t.	b 5-37 t.
7-45 t.	6-57 t.	5-8 m.
9-30 n.	6-31 m.	—

Lisboa Badajoz Lisboa

Lisboa	Badajoz	Lisboa
b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.
11-6 m.	5-25 m.	b 5-37 t.
7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.
9-30 n.	6-31 m.	—

Lisboa V. Alcant. Lisboa

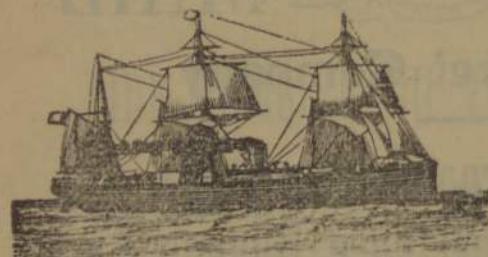
Lisboa	V. Alcant.	Lisboa

<tbl_r cells="3" ix="4

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL

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



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

Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances. **Saint Thomas**. Sahirá a 5 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances. **Saint Barthélémy**. Sahirá a 12 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeus, Anvers e Havre, vapor alemão. **Karin**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeus, vapor frances **Brésil**. Sahirá a 9 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **La Plata**. Sahirá a 7 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Clement**. Sahirá a 2 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Huelva, Malaga e Cadiz, vap. alem. **Francesco**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 10 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



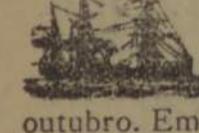
Liverpool (directo), vapor inglez **Oporto**. Sahirá a 2 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.ª, Travessa do Corpo Santo, 10.



Lourenço Marques e Beira, vapor frances **Santa-Fé**. Sahirá a 2 de outubro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.º



Madeira, Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Mainz**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



Madeira. S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Benguela**. Sahirá a 6 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, da Prata, 8, 1.º



Maranhão e Ceará, vapor inglez **Lisbonense**. Sahirá a 4 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



New York (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Sahirá a 10 de outubro. Agente, João Patrício A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 3 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 12 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará, Manaus e Maranhão, vap. alemão **Patagonia**. Sahirá a 24 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão **Maceió**. Sahirá a 7 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez **Concordia**. Sahirá a 17 de outubro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.º



Port Said, Colombo, Penang, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **Antonio Lopez**. Sahirá a 3 de outubro. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.



Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez **Corrientes**. Sahirá a 2 de outubro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.º



Rotterdam, Anvers e Bremen, vapor alemão **Coblenz**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fajal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 1 de outubro. Agente, James Rawes & C.ª, Rua de El-Rei, 31, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 9 de outubro. Agente, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



Tanger, Barcelona, Marselha e Genova, vap. italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a 2 de outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.ª, Praça dos Remolares, 4, 1.º

ASCENSOR MUNICIPAL-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.