

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa de transportes a domicilio da Companhia Real.
Tarifa M. L. n.º 1 bis g. v. da Companhia Real.
Tarifa 14 bis, da Companhia Real — bilhetes mensaes de assignatura. Esta tarifa foi annexa ao nosso numero extraordinario de 25 do corrente.

SUMMARIO

O ELEVADOR DO CARMO EM LISBOA, por Raul Mesnier de Ponsard..	253
TRACÇÃO ELECTRICÁ	254
TARIFAS DE TRANSPORTE	257
OS FREIOS AUTOMATICOS DO ASCENSOR MUNICIPIO BIBLIOTHECA EM ACCÃO	258
NOTAS DE VIAGEM — XV — Genova a Nice e o sul da França	259
A NOSSA REDACÇÃO	260
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descon's e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e he-panhoes ..	260 e 261
NUMERO EXTRAORDINARIO	262
LINHAS PORTUGUEZAS — Mirandella a Bragança — Famalicão a Guimarães — Companhia Real — Sul e Sueste — Gaia e Espinho — Nova locomotiva — Alto Minho — Ramal de Setubal — Cintra á Praia das Maças.	262
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hes-anha — França — Russia	262
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatorio do Conselho de administração (continuação)	263
AVISOS DE SERVIÇO	264
ARREMAÇAÇÕES	265
AGENDA DO VIAJANTE	266
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE AGOSTO DE 1901	267
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	268

O ELEVADOR DO CARMO EM LISBOA

(Continuado do n.º 322)

Como dissémos, a installação mechanica é dupla, sendo um dos grupos destinados ao movimento perfeitamente igual ao outro, e cada um podendo trabalhar ou conjunctamente ou isolado do seu semelhante. O apparelho tensor deverá pois ser tambem duplo e, como os grupos de mechanismo, eguaes entre si os dois tensores; sendo pois a descripção de qualquer d'elles a mesma para o outro.

Escolhendo o que directamente se vê no alçado, com facilidade se comprehende o modo de funcção do tensor, completando com a planta a interpretação d'este mechanismo, quanto á disposição relativa das suas peças.

Sobre uma das vigas principaes do pavimento e contra o montante para chumaceira do tambor *T* do cabo fixam-se solidamente dois supportes de ferro forjado, em forma de \sqcap , em cujas abas estão abertos dois furos para a passagem de duas fortes cavilhas, formando eixos de sustentação para dois braços l_1 , entre os quaes funcionará o tensor.

Como se vê em planta, estas cavilhas sustentando os braços l_1 , na parte em vão, que fica fóra dos supportes, e por conseguinte não tendo as suas extremidades apoiadas, exigem dimensões apropriadas como as que lhes démos; a pressão que estas cavilhas supportam cahindo fora da base dos respectivos supportes, estes devem ser cravados solidamente sobre a ossatura metallica a que se ligam.

Sensivelmente a meia distancia entre os extremos dos braços l_1 passa um eixo de rotação que supporta duas alavancas parallelas, eguaes, vendo-se uma d'ellas representada por l_2 . O eixo de rotação que atravessa os dois braços l_1 , e as alavancas l_2 , atravessa tambem um rolete g_2 com movimento livre de rotação em volta d'este eixo; uma extremidade das alavancas l_2 recebe entre ellas outro rolete g_1 , igual a g_2 , podendo girar tambem em torno do respectivo eixo, que o atravessa ao mesmo tempo que as alavancas.

A outra extremidade das alavancas articula-se a uma porca lisa, com um movimento de translação livre, sobre uma haste l_3 roscada em todo o comprimento; um dos extremos da haste é forjado em anel, furado e articulado ao extremo superior dos braços l_1 , muito proximo á ligação d'estes braços com o suporte cravado no montante do tambor; assim, a haste póde ter um movimento de rotação em volta d'um dos seus extremos, num eixo fixo. No outro extremo da haste está introduzida a porca lisa de que já falámos, em seguida e contra seu topo, algumas rodellas elasticas Belleville l_4 são comprimidas por uma porca roscada protegida por uma contraporca. A porca lisa, e por conseguinte a extremidade das alavancas que se lhe articulam, podem ter uma compressão elastica, com intensidade graduada cedendo, quando for preciso, a quaesquer choques ou irregularidades de movimento que por excepção e accidentalmente possam dar-se, ao passo que regulam, attenuando o mais possivel, o seio que os ramos da cadeia fazem sempre, mórmente o ramo distendido, quando em movimento.

O systema compõe-se pois essencialmente das alavancas l_2 , com um movimento de rotação em torno d'um eixo fixo, que é o mesmo do rolete g_2 ; um movimento de translação sobre a haste l_3 , da sua extremidade superior; a outra extremidade, com o respectivo rolete, descrevendo um arco de circulo cujo centro está sobre o eixo do rolete g_2 . A cadeia Galle, c_1 , de transmissão das machinas ao guincho passa nas gargantas dos roletes g_1 e g_2 , a principio com toda a liberdade que se requeira, bastando para isto determinar uma posição angular conveniente das alavancas l_2 com relação aos braços fixos l_1 ; em seguida dá-se a tensão á cadeia, que se calcula necessaria, comprimindo as rodellas elasticas Belleville contra a porca lisa do extremo das alavancas l_2 , por meio da porca roscada, ficando esta travada no retrocesso pela contraporca correspondente.

O ambito que a porca lisa póde percorrer, sobre a haste l_3 , e a amplitude do movimento angular, que correspondentemente experimenta o centro do rolete g_1 , são muito sufficientes para accudir a varias occorrenças, como as que se referem á reducção do seio das cadeias; á distensão dos elos das mesmas, nos primeiros tempos da exploração, bem como ao mesmo effeito pelas variações de temperatura; e ao desengate d'uma cadeia de transmissão das respectivas rodas Galle da machina e guincho, quando um só grupo motor está em serviço.

Convem nesta altura explicar como se colloca e se desengata uma cadeia das respectivas rodas Galle. Esta cadeia é de circuito fechado, sem fim, e os seus elos estão cravados, como já anteriormente dissémos, pondo de parte o dispositivo especial que permittisse abrir a cadeia; *nesta hypothese*, estando os elos dos extremos da cadeia cravados, fica o seu caracterisco da cadeia sem fim irrevogavelmente fixado, e a sua aberura facultativa condemnada. Nestas condições, e passando a cadeia entre os braços l_2 das alavancas, se bem que se pudesse livrar a cadeia das alavancas, ainda ficaria ella entre os braços l_1 , que seria tambem necessario desmontar: para evitar incommodos e demoras, procederemos apenas alliviando a tensão das molas Belleville e retirando a cavilha que liga a extremidade das alavancas l_2 á porca lisa; estas alavancas podem girar em volta do eixo de g_2 , em sentido inverso da tensão; o rolete g_1 , levantando-se até deixar a cadeia tão livre, que possa desendentar-se da respectiva roda Galle r_1 e conservar-se sempre no mesmo plano vertical, separada da roda, por meio de espéras de suspensão convenientemente dispostas, que, pela sua extrema simplicidade, o desenho não accusa; assim a ligação entre uma machina e o guincho ficaria interrompida, com extrema simplicidade, e com a mesma se restabeleceria, caso fosse necessario, novamente a dependencia entre o guincho e a machina. A roda r_1 , como tem diametro sufficiente, podia ser dividida em duas partes e então bastaria separal-as, depois de ter alliviado as molas Belleville do tensor, para libertar a cadeia e conseguir tambem com bastante simplicidade o mesmo fim. Entre as alavancas, a cobrir a parte das cadeias que assentam no fundo dos górnos dos roletes g_1 , g_2 , estão dispostos arcos metallicos que se oppõem á saída completa das cadeias para fóra dos górnos; acontece com effeito em casos de negligencia de serviço e com elles se deve contar, que de repente, tornando-se lassa a corrente, correia, ou cabo, saltar qualquer fóra da respectiva roldana e voltando repentinamente á tensão normal, causar avarias de importancia. Pela mesma razão deve-se, em todas as outras applicações das cadeias sobre as rodas Galle, dispor órgãos de protecção, o que fizemos como se vê nos desenhos respectivos.

Temos terminado a exposição essencial do systema motor que escolhemos, como o mais simples e rudimentar que uma estricta economia exigia, senão como o mais moderno e elegante que os progressos da sciencia nos offerecem hoje. Atacamos directamente o nosso movimento com o motor a vapor, que, em ultima analyse, ha de sempre intervir como origem inicial da manifestação definitiva da força, por ser elle que pede immediatamente a sua energia á origem de todo o movimento, ao calor. Foi só debaixo do ponto de vista da mais estricta economia que nos collocamos, da economia immediata, sem desconhecermos que não é essa, a mais das vezes, que caracteriza bem a verdadeira economia, aquella que se traduz por uma definitiva e compensadora remuneração dos sacrificios feitos. Quantos meios para um fim utilitario, que podendo igualmente satis-

fazer na technia, diferenciando-se numa escala qualquer economica se distinguem numa escala inversa de sympathia! E' na suprema elegancia que se traduz a suprema atracção, e tanto na brutal inconsciencia dos mecanismos, como na reflectida manifestação da vida, é a apparencia que seduz, seducção ás vezes tão magica que chega a desculpar, pela memoria dos momentos illudidos, os desenganos finaes.

Não foge á lei geral da sympathia tudo quanto se cria na esphera da actividade universal, e na nossa modesta esphera de acção, não o desconhecemos. Sabemos muito bem que, no nosso caso, um processo embora economico directamente, isto é, que por unidade de esforço exija menor despesa do que outro processo, para a mesma unidade de esforço, mas repulsivo comparado com o segundo, não seria aquelle, definitivamente, o mais economico, affastando a concorrência, mas este.

Não nos parece que o processo que adoptamos venha a merecer a censura publica. Mas se por ventura uma corrente de preferencia decidida em favor de qualquer outro systema de mechanismo motor se pronunciasse, não seriamos nós a quebrar lanças contra esta corrente, mas pelo contrario, lançando-nos na onda, votariamos pelos processos onde sobrenada a verdadeira elegancia e apparente simplicidade, embora com exigencias de maior dispendio immediato de tracção, e de superiores aptidões de pessoal subalterno.

Para isto deixamos a nossa installação motora em condições de, sem dispensar cousa alguma dos actuaes órgãos em funcção, poder substituir se por qualquer dos modernos processos de movimento, sobresaindo o electrico que conta já no seu activo innumerous exemplares e um futuro tão vasto de applicações, que a denominar-se um seculo pelo agente que entre os agentes mais o illustra, está reservado ao seculo xx, em que estamos, o titulo de seculo da electricidade; como ao que expirou coube com a mais imponente justiça o nome de seculo do vapor.» Abrindo o nosso ascensor ao publico, com os recursos do seculo do vapor, temos fé que a breve prazo terá continuado a sua exploração com os recursos do seculo da electricidade. Assim ficará attendida a justa reclamação d'um engenheiro distincto, honra e illustração tanto na sua classe, como na de jornalista, professor e parlamentar, a quem o paiz deve uma das obras mais humanas e respeitaveis, a da legislação para a protecção á propriedade industrial e salvaguarda dos direitos mais dignos do trabalho cerebral humano, representado no invento ou na descoberta.

Foi o meu illustre amigo Oliveira Simões, pois é d'elle que falo, que no n.º 302 d'esta *Gazeta* chamou a minha attenção particular para o processo motor electrico, n'um artigo onde muito devem á sua velha amizade as expressões de merito, acima dos meus recursos, que me dirige, sendo-me agora sobremaneira grato recordar-lhe que calaram profundamente no meu espirito as sabias indicações que neste assumpto então me deu

RAUL MESNIER DE PONSARD.

TRACÇÃO ELECTRICA

A questão levantada neste jornal, e que d'aqui se propagou á imprensa periodica de varios matizes, teve o condão de despertar o publico de Lisboa, nimamente soffredor ou passivamente indifferente para a grande maioria dos assumptos que interessam a segurança, a belleza, a hygiene e as commodidades da cidade.

A cidade, que sorri desdenhosa para os contractos

ruinosos estorquidos á Camara Municipal, doirados com centenas de passes gratuitos, e aureolados com uma seductora gratificação á fiscalização technica; o publico que não protesta contra a violencia exercida contra os carros da viação ordinaria, aos quaes se exige uma esmagadora contribuição de 500.000 réis por anno a deduzir na que compete á poderosa companhia que monopoliza o serviço e transportes urbanos, parece ir accordando e vae demonstrando que será porventura capaz de reagir contra administrações que por vezes tomam mais o papel de advogadas das grandes companhias do que das conveniencias do municipio.

A carta que recebemos é um indicio do que affirmamos.

O seu auctor não se occupa apenas da Companhia Carris de ferro, mas toca-lhe de perto e agita uma questão de interesse publico, motivo por que não hesitamos em dar-lhe cabimento na nossa folha.

Sr. Redactor:

Um phenomeno physico muito conhecido dos electricistas, base de interessantes descobertas que revolucionaram a sciencia e vão transformando toda a industria, é o da *influencia* ou indução a distancia.

Não se dá todavia este phenomeno apenas nos conductores electricos, mas nos cérebros. A indução das ideias é cousa sabida, como são certas as correntes de opinião provocadas por um espirito de alto potencial que exerça a sua acção nas massas. Chamam-lhe muitas vezes suggestão em casos especiaes. Para nós tudo é questão de vibração electrica.

Vi nas *Novidades* um artigo extrahido da sua interessante *Gazeta*, firmado por um engenheiro que honra sobremaneira a sua profissão.

Li em varios jornaes artigos de polemica e self-elogio, do Jupiter da telegraphia terrestre enfiada. Tambem vi memoriaes de pretendentes a fiscaes electricos, c nstellados de erudição technologica, e de nomes barbaros com vibrações que arranham os nossos ouvidos meridionaes.

E' claro que a força electro-motriz derivada de tantos conhecimentos exerçam a sua indução e, a despeito da resistencia ou dos ohmios do meu selenoide cerebral pouco conductor, senti tambem o desejo de vir a publico num jornal com a minha pequena descarga electrica.

E assim, queria dirigir-me ás *Novidades*, cujo *marco postal* e cujas columnas teem uma hospitalidade já bem conhecida da minha humilde prosa, e que merecia ainda por outros motivos a preferencia. Jornal de critica aguda e inflexivel, recto e firme como um pára-raios que, se está ligado mundanamente com a a terra por um vil cabo metallico, levanta impavido e altivo para a luz do sol a sua fina ponta de oiro, attrahia-me, embora não estivesse armando em raio na occasião presente.

Jornal redigido pelo antigo ministro em cujo brilhante consulado se resolveu a questão do tunnel da Avenida e da estação central, devia de ser escolhido para o assumpto que nos influenciou.

Todavia, como foi a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que carregou no botão e fechou primeiramente o circuito que liga os polos dos accumuladores da indignação publica, condensador que infelizmente tem poucos faradios de capacidade, vou-me á origem, sem temor dos corta-circuitos, mesmo porque o que vou dizer affecta tambem o illustre signatario do artigo inicial.

O fio induzido do carro de Ruhmkorf é percorrido por duas correntes instantaneas e de sentidos contrarios; directa e inversa. A electro-polemica estabelecida, corrente interrompida como é necessario, provocou em mim acções instantaneas intensas e opostas — ao começar e ao acabar.

Pela corrente directa conclui que, embora a esthetica das ruas com os seus postes e fios suspensores ou conductores para o *rolador* dos carros seja proximamente do estylo ornamental da dos postes telegraphicos ou da companhia dos telephonios, nem assim o parreiral que se contorce pelas ruas da nossa cidade lhes dá maior belleza.

É verdade que o bairro Hersent tem um pittoresco que lembra o dos bairros chinezes de Macau e não desdiz do parreiral.

Mas o bairro, que está longe dos arames, como Deus é justo, temos esperanza de que seja devorado por um incendio, se não se sumir no rio pela derrocada de outro muro de caes que faça la *culbute*; os postes porém são de ferro, pertencem á uma companhia ingleza, estão encastelados em formigão, e ficarão portanto firmes sempre como os fundos do sr. Burnay.

Tambem conclui que os incendios das centraes de telephonios originados nalgumas cidades estrangeiras pela queda dos fios percorridos pela corrente destinada á tracção sobre os conductores

telephonicos, só se deram por não estar ahí o serviço de toda a electricidade terrestre, seja para a illuminação, seja para a transmissão de signaes, seja para o transporte de força, seja para a electrolyse entregue a um Jupiter dos arames, anglo-erudição.

Se a electricidade se desmanda, applica-lhe uma sova do *Board of trade* e tudo fica neutralizado.

Estamos inteirados e tranquillizados ou descarregados. A prosa conspica dos reguladores electricos serviu-nos de isolador.

Pela corrente inversa comtudo, mais intensa porque houve aqui a extra-corrente, acode nos ao espirito esta ideia. Porque é que no tunnel da Avenida se não faz o serviço com umas locomotoras electricas, exclusivamente?

A estação defuma-se, os passageiros asphyxiam, o calor torna-se insupportavel debaixo d'aquelle recinto sem ventilação, cheio de pó da hulha, de gazes do alcatrão e do carvão.

Sae-se da estação e entra-se nas trevas do tunnel, com uma illuminação deficientissima nas carruagens, pois ainda não chegámos ao gaz ordinario, ao gaz acetylene, mixto, ou á luz electrica.

Mergulha-se na noite, numa atmosphaera viciada pela combustão das fornalhas de centenas de machinas que rebocam os comboios e pela respiração de milhares de pessoas que nella transitam.

Não seria mais proprio d'uma estação central n'estas condições fazer uma installação electrica para a tracção dos comboios, desde Campolide e vice-versa.

Conhece-se o systema preferivel. Estava indicado o processo do terceiro carril para conductor. Conhecem-se as machinas. Que falta?

Tudo estava em ampliar a *fonte electrica* já existente na estação do Rocio para a illuminação. E a par d'isso, tinhamos a illuminação do tunnel; o serviço de guindastes e transporte de recovagens, bagagens; o serviço de ascensores, e até o das manobras de comboios, signaes e agulhas.

O metropolitano de Paris, os ultimos de Londres, a linha do Quai d'Orsay, algumas linhas da Italia, e, modernamente, da Belgica, e principalmente da America dão-nos exemplos de sobra com que possa reconhecer-se a relativa facilidade na execução d'estas obras que já são muito mais baratas do que foram.

Ahi não haveria nenhum dos inconvenientes apontados á tracção electrica urbana e Jupiter não se oppunha.

As vezes da faisca que salta num aparelho de murro como o de Buguet se origina a inflamação d'uma mina. Já não queria tanto barulho.

Bastar-me-hia que á maneira de *muda*, a que chamam *relais*, pudesse o que dissemos provocar verdadeiras descargas.

E então seguramente viria eliminar-se no feio canudo por onde se entra na capital o serviço de locomotoras ordinarias apenas proprias para a tracção ao ar livre e aberto.

Assim o espera e requer o seu obrigado

Microgalvano Philophoto.

Por absoluta falta de espaço, tendo tido que retirar á ultima hora grande parte da composição, deixámos do numero passado para este a publicação da carta abaixo, cujas ideias nos parecem muito razoaveis.

Sr. redactor:

1.º Admittindo toda a competencia e sabedoria dos agentes superiores e até dos subalternos da corporação telegraphica, perguntamos como póde acumular-se em individuo ou individuos, cujo tempo e trabalho não permite ou não deve permitir distracção no desempenho arduo e continuo do serviço telegraphico, o constante, multiplo e difficil emprego da fiscalização da rede da tracção electrica?

2.º Se os 500 volts que o distincto engenheiro Vasconcellos Porto assegura serem de perigo de vida para os que soffrerem uma descarga electrica não importa esse perigo, porque é que os directores da companhia da tracção electrica não nos offerecem a sua affirmativa, sujeitando-se cada um d'elles a um choque supportado sobre as diversas partes do corpo que aquelle distincto engenheiro indicou como sujeitos a perigo e que os advogados da companhia negam como perigosos?

Bom era esclarecer estes dois quesitos fundamentaes da segurança do publico e em vantagem da companhia.

— *Um ignorante da electricidade, mas zeloso do seu corpo e vida.*

Realizaram-se na semana passada umas experiencias com um carro electrico destinado á nova tracção de Lisboa, e parece que deram bom resultado.

O carro conduzindo o pessoal tecnico superior, director da Companhia Carris de ferro e algumas pessoas estranhas ao serviço electrico, mas que haviam sido convidadas para as experiencias, foi das cocheiras de Santo Amaro até Algés, junto ás portas, fazendo o tracto em 19 minutos, com algumas paragens.

Depois, o mesmo carro, que tem o n.º 248, trouxe as mesmas pessoas de Santo Amaro até a rua do Arsenal, tendo este tracto durado 15 minutos, com uma paragem em Santos.

O carro offereceu commodidade bastante e descreveu as curvas sem oscillações, indo ao travão o sr. Rommel, director tecnico dos trabalhos de assentamento de via e mais serviço concernente á viação.

O modelo d'esse carro é elegante e até mesmo luxuoso, bem illuminado a luz electrica, com um grande pharol em cada topo, perto do chão, além de outros pharoes vermelhos a petroleo, e de um candeeiro tambem a petroleo no interior, para o caso de haver transtorno no outro systema de illuminação.

Ha tambem carros fechados com os assentos em palha entrançada e campainhas electricas em frente de todos os logares para signaes de paragem.

Todos os carros teem tambem um forte timbre de alarme, para prevenir os transeuntes da sua approximação.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral do Commercio e Industria

Repartição do Commercio

Para cumprimento do disposto no § 3.º da base 13.ª, annexa á carta de lei de 29 de agosto de 1889, e em harmonia com o estabelecido no art. 28.º dos estatutos da sociedade anonyma de responsabilidade limitada, denominada «Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares», approvados por alvará régio de 4 de dezembro d'aquelle anno: hei por bem nomear o Conde de Paço Vieira e Alvaro Aurelio de Sousa Rego para membros effectivos do conselho de administração da sociedade «Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares», em substituição dos fallecidos Conde de S. Januario e José Ventura dos Santos Reis.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de junho de 1901.—REI.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Caminhos de ferro do Estado

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o projecto e orçamento do primeiro lanço do prolongamento dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, do Barreiro a Cacilhas, comprehendido entre o kilometro 1,3663 da referida linha e a margem direita da ribeira de Coima: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, de 14 de maio ultimo, e com o do Conselho Technico de Obras Publicas datado de 17 de junho findo, approvar o referido projecto e orçamento, na totalidade de 86:696\$810 réis, e auctorizar o referido conselho de administração a proceder á construcção d'este primeiro lanço, podendo dispender no actual anno economico, por conta do fundo especial de caminhos de ferro, até a quantia de 68:000\$000 réis. Paço, em 1 de julho de 1901.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Senhor.— O proposito de auxiliar e favorecer a agricultura tem levado os poderes publicos a conceder aos transportes que mais podem influir na sua prosperidade as possiveis facilidades nos ca-

minhos de ferro do Estado e ainda nos explorados por companhias. Teem-se pois succedido providencias, alt-radas em parte umas pelas outras, cuja vigencia simultanea torna hoje complicada e confusa na pratica a tarificação de certas mercadorias.

Assim, pelo artigo 27.º de decreto de 9 de dezembro de 1886 foi o Governo auctorizado a conceder, pela forma que em regulamento se prescrevesse, o transporte gratuito do sulfureto de carbone ou de qualquer outro insecticida tido por efficaz e do adubo proprio para vinhas nos caminhos de ferro do Estado.

O uso d'esta auctorização foi regulado pelas instrucções de 28 de abril de 1891, approvadas por portaria da mesma data.

Estipularam-se minuciosas condições para os transportes gratuitos de substancias anti-phyloxericas, deapparelhos destinados á sua applicação e de adubos para vinhas, impondo severas penalidades aos infractores d'esses preceitos, que o favor concedido expedindo as mercadorias especificadas no regulamento para fins diversos dos que nelle se determinassem, ou para os venderem a outrem.

Os rigores da lei ficaram letra morta, de modo que os abusos não tardaram, sentindo-se a administração do caminho de ferro impotente para os reprimir. Assim, por exemplo, a cal para construcções foi expedida gratuitamente, mercê de falsas declarações, como se fosse empregada na cultura da vinha.

Resultou ainda um regimen especial de tarificação para as remessas destinadas ás estações entre Barqueiros e Barca de Alva.

Veiu depois o decreto de 19 de julho de 1888 que, das receitas creadas em virtude de algumas disposições que nelle se continham, destinou a quantia de 60:000\$000 réis annuaes para a redução, tanto nos caminhos de ferro do Estado como de companhias, das tarifas de adubos chimicos.

O regulamento de 27 de dezembro do mesmo anno estabeleceu, minuciosas regras para a concessão d'aquelle beneficio, diversas das que presidiam á applicação do decreto de 9 de dezembro de 1886. Os adubos foram classificados em dois grupos, favorecidos respectivamente com os bonus de 40 e 60 por cento. Ao mesmo tempo foi estabelecida nas linhas do Sul e Sueste uma tarifa extremamente reduzida de 5 réis por tonelada e kilometro, sem pagamento de evoluções e manobras, captiva ainda d'aquelle bonificação, muito inferior portanto á que recaía sobre os transportes de adubos nas linhas de companhias. A coexistencia d'este regulamento com o de 1891 das linhas do Minho e Douro tornou alli complicada a tarificação dos adubos e insecticidas.

Mais recentemente foi, por decreto 3 de setembro de 1898, concedido num intuito de protecção á agricultura, o transporte absolutamente gratuito, nas linhas do Estado, de instrumentos e machinas agricolas ou industriaes e de adubos, correctivos e insecticidas.

Força é confessal-o: foi maior para o agricultor o effeito moral que o beneficio material d'essa concessão no que respeita ao transporte de adubos.

A importancia das modicas taxas antes cobradas reverteu principalmente em beneficio dos intermediarios e em detrimento da administração, que em milhares de toneladas realizava uma receita digna de nota e applicavel aos indispensaveis melhoramentos da exploração technica.

O decreto de 28 de outubro de 1898 veio accrescentar á lista dos transportes gratuitos nas linhas do Minho e Douro os esteios de granito ou de lous para vinhas, sujeitas apenas á cobrança da taxa devida por evoluções e manobras.

Mercê das successivas providencias que enunciámos, a tarificação dos adubos e insecticidas attingiu extraordinaria complicação, mórmente nas linhas do Minho e Douro. A mesma substancia tem transporte gratuito ou pago conforme a estação que se destina, enquanto outras analogas são transportadas sem restricções. As formalidades a preencher são diversas conforme os casos.

Ao mesmo tempo os abusos multiplicam-se e revestem formas que dão logar a justificadas reclamações. Assim, transportam-se para estações proximas da fronteira adubos e insecticidas, que são depois exportados para Hespanha, indo alli fazer concorrência ao commercio local e beneficiar a agricultura hespanhola, mercê do transporte gratuito.

Nas linhas do Sul e Sueste são expedidas para Extremoz grandes quantidades de adubos, que seguem em carros para a zona tributaria da linha de leste, pela qual são depois transportados os trigos que esses adubos fazem produzir. Faz-se pois concorrência á Companhia Real, impondo ás linhas do Estado um pesado bonus sem compensação.

Transportam-se gratuitamente toneis armados. Pretende-se esse beneficio, tanto na ida como na volta, para machinas que veem a Lisboa soffrer reparação.

Demais, é enorme a desigualdade entre as diversas regiões do país, conforme são servidas pelas linhas do Estado ou por de companhias.

A promulgação da lei de 14 de julho, que instituiu um fundo especial de caminhos de ferro destinado á construcção de linhas, á aquisição de material circulante e a obras novas nas linhas em exploração, e para o qual revertam os excedentes das receitas, veio tornar directamente applicavel a melhoramentos da exploração

de cada linha as quantias nellas cobradas. Maior beneficio será pois prestado hoje á agricultura pela applicação de taxas modicas, pouco mais que estatísticas, a milhares de toneladas — sem aggravamento sensível do preço da mercadoria, mas com attendivel resultado financeiro para a administração, habilitada a melhorar as condições do serviço — do que proporcionando aos intermediarios occasião de auferirem lucros á custa dos caminhos de ferro sem por isso reduzirem o preço do adubo.

O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, no seu relatório de 15 de setembro ultimo, proclamava a necessidade de uma providencia que modifique o regimen dos transportes de adubos, referindo se nos termos seguintes aos effeitos dos decretos de 3 de setembro e 20 de outubro de 1893:

«Foi consideravel o effeito moral produzido por estas providencias, pelas quaes o Estado procurava promover os progressos agricolas, renunciando a receitas que pouco avultavam nos rendimentos do Thesouro, se bem que mais aggravou a desigualdade de tratamento das regiões servidas pelas linhas do Estado, comparadas com a região central do país em que, apesar dos *bonus*, os transportes de adubos são pagos por tarifas mais elevadas.

«Succede, porém, que, a não serem os socios das associações agricolas, os lavradores, principalmente o pequeno cultivador, não usufruam beneficio sensível, porque no preço dos adubos não influiu a diminuição da despesa, aliás modica, do transporte. Lucrou porventura o intermediario. Ao mesmo tempo os transportes de adubos originam despesas consideraveis e deteriorações de material, especialmente dos encerados.

Os lavradores reclamam, com fundamento, celeridade e o devido resguardo na conducção das remessas. O custo da tracção subiu muito pela elevação do preço do carvão. As direcções vêm se obrigadas a despesas consideraveis, e careciam, para fazer bom serviço, de adquirir material circulante e encerados e de augmentar em certas estações a superficie dos caes cobertos. Lamentam, com razão, que, a transportes que não vão longe de attingirem a somma de 30:000 toneladas, se não applique uma taxa modica sem influencia sensível no preço do adubo, mas que em tal somatorio representaria uma receita importante, com a qual se poderia melhorar a exploração technica e prestar melhor serviço á agricultura do que pelo transporte gratuito.

«A seguinte nota estatística é bem significativa, pois mostra a tonelagem dos transportes gratuitos em 1898 e 1899 e as importancias que lhes corresponderiam se fossem pagos:

nhos de ferro, fez reverter os accrescimos das receitas em beneficio directo das regiões que o determinam. Portanto, é outra e bem diversa a situação presente, e melhor serviço se prestaria aos agricultores cobrando uma taxa quasi puramente estatística, melhorando quanto possivel a exploração e construindo novas linhas ou adquirindo machinas e vagons».

De agosto a dezembro de 1900, a expedição dos adubos da estação do Barreiro attingiu 22 793 toneladas, mais 6.000 que a expedição de todas as estações da linha durante todo o anno de 1899. No anno presente não será inferior a 30.000 toneladas.

E' pois tempo de tomar providencias para normalizar e simplificar tão anomala e complicada situação, fazendo entrar os transportes de adubos no regimen normal, sem se deixarem de prestar á agricultura os beneficios da modicidade das taxas, quasi estatísticas, e acabando nas linhas do Estado com bonificações que são mais simplesmente obtidas pelo estabelecimento de uma tarifa extremamente reduzida, correspondente ao preço effectivo do transporte.

Uma excepção importa abrir a favor das machinas e instrumentos agricolas, que representam uma tonelagem diminuta e cujo emprego em larguissima escala importa promover.

Se o presente projecto de decreto merecer a approvação de Vossa Magestade, conseguir-se-ha introduzir, nesse capitulo importante da exploração das linhas do Estado, a desejavel simplicidade e uniformidade para facilitar ao publico e aos empregados o seu conhecimento e applicação, sem esbulhar a agricultura do auxilio que lhe é devido. Facultar-se-ha assim o melhoramento da exploração, cortando, ao mesmo tempo, abusos flagrantes.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 27 de junho de 1901.—*Manuel Francisco de Vargas*.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º Os transportes de adubos, estrumes, correctivos, insecticidas, instrumentos e machinas agricolas ou industriaes, e esteios de pedra, nos caminhos de ferro do Estado, regidos pelos preceitos do regulamento de 27 de dezembro de 1888, pelas instrucções de 28 de abril de 1891, pelo decreto de 3 de setembro de 1898, e pelo n.º 1.º das instrucções annexas ao decreto de 20 de outubro do mesmo anno, ficarão sujeitos ao regimen normal de

Designação	Sul e Sueste				Minho e Douro			
	1898		1899		1898		1899	
	Toneladas	Importancia	Toneladas	Importancia	Toneladas	Importancia	Toneladas	Importancia
Adubos e insecticidas.....	11:818	8:902\$190	16:802	13:544\$770	3:065	5:856\$970	8:835	12:408\$884
Machinas agricolas, etc.....	27	68\$740	420	1:199\$770	—	—\$—	58	62\$120
Manutenção militar.....	—	—\$—	—	—\$—	—	—\$—	171	119\$480
Esteios.....	—	—\$—	—	—\$—	—	—\$—	5:833	5:828\$480
Milho.....	—	—\$—	—	—\$—	—	—\$—	9:077	8:472\$990
Taras vazias.....	—	—\$—	—	—\$—	468	479\$745	2:036	2:520\$108
Porto de Leixões.....	—	—\$—	—	—\$—	—	—\$—	15	16\$820
Quinta districtal de Cahide.....	—	—\$—	—	—\$—	52	147\$400	50	58\$870
	11:845	8:970\$930	17:222	14:744\$540	3:585	6:484\$115	26:075	29:487\$752

«D'estas quantias deve-se abater a importancia dos transportes de milho, ordenados por motivos de ordem publica e nos termos do respectivo regulamento. Devem-se igualmente abater os transportes de varios estabelecimentos publicos, que teem de entrar na regra geral, e as taras vazias, que representam uma concessão, geralmente feita, em caminhos de ferro, que facilita a sua concorrência com a via fluvial do Douro. Os adubos e machinas agricolas tinham já *bonus* de 40 e 60 por cento, de modo que o estado apenas recebia em média 50 por cento da importancia taxada. Levando, pois, em conta esse *bonus*, as receitas cedidas pelo Estado nos transportes de adubos, machinas e esteios foram as seguintes:

Annos	Toneladas	Réis
1898.....	14.800	7:413\$950
1899.....	31.948	19:436\$256

«A receita dos caminhos de ferro perdeu mais a importancia dos *bonus* pagos pela direcção geral de agricultura, que ascenderia a 7:413\$900 réis em 1898 e 13:607\$772 réis em 1899.

«A lei de 14 de julho, que instituiu o fundo especial de cami-

tarificação nas mesmas linhas, devendo, porém, as taxas reduzidas applicaveis ser sempre estipuladas em harmonia com os interesses da agricultura e não exceder em caso algum as que resultem da applicação, ás taxas similares da Companhia Real, dos *bonus* estipulados no regulamento de 27 de dezembro de 1888.

Art. 2.º E' mantido o transporte gratuito, nas mesmas linhas, dos instrumentos e machinas agricolas e do material vinario e oleicola, com excepção do vasilhame.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 27 de julho de 1901.—REL.—*Manuel Francisco de Vargas*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa 14 bis, da Companhia Real, Bilhetes de assignatura mensal. — Já no nosso numero do 1.º de julho démos todos os esclarecimentos a respeito d'es-

ta nova concessão que a companhia faz ao publico, por isso nos limitamos agora a chamar a attenção para a tarifa que vae annexa.

Transportes a domicilio em Lisboa. — Finalmente vae estabelecer-se entre nós um serviço, tão vulgar já desde muito no estrangeiro, mas que era aqui, por assim dizer, desconhecido.

E é elle materia corrente lá fóra, porque elle apresenta propriamente o complemento da missão das vias ferreas.

No inicio d'este meio de viação, o comboio veio substituir o recoveiro que recebia os volumes (e ainda os recebe, onde não ha via ferrea e por aberração até em muitos pontos onde ella existe) no domicilio dos expedidores e os entregava no do consignatario.

Mais tarde, com os aperfeiçoamentos do serviço, veio d'envolta a introdução do camionista, e na Europa, especialmente na Inglaterra, como na America, mórmente nos Estados Unidos, a maior parte dos transportes vae directamente aos domicilios, com grande commodidade para o publico e vantagem para os caminhos de ferro, que teem assim as suas estações desembaraçadas da grande agglomeração de volumes.

Em Lisboa, com o novo serviço de transportes a domicilio que principiará em 15 do corrente, e a que se refere a tarifa que acompanha este numero, é mister que os costumes se modifiquem e se bitolem pelos das cidades mais adeantadas, reconhecendo o publico a grande utilidade d'esse serviço e utilizando-se d'elle para todos os seus transportes.

Os preços não podiam ser mais economicos, e consideramos mesmo, até certo ponto, um arrojo estabelecer as tão baixas. Mas a empresa deseja acreditar-se e desenvolver rapidamente o seu serviço, e por isso o offerece a preços infimos que devem agradar a todo o commercio.

Os preços dos volumes de 5 ou 10 kilos, 250 ou 300 réis, de qualquer estação até domicilio em Lisboa são sobre todos extraordinariamente baratos, notando-se ainda que nesta importancia se incluye o trabalho do despacho na alfandega, o sello — tudo.

Nas outras expedições o trabalho do despacho do consumo paga-se por separado, a commissão que a empresa recebe por este serviço é tambem economica, como se vê no capitulo 4.º da tarifa.

Redução do imposto do sello. — Ampliando e esclarecendo a tabella d'este imposto, na parte que incide sobre os transportes, o governo acaba de fixar que a taxa de 20 réis é applicavel a todos os volumes que não pesem mais de 10 kilogrammas, o que é medida de toda a justiça que de ha muito se reclamava.

Não se dará mais, portanto, o contrasenso d'uma expedição pagar mais de sello que de transporte, carga, descarga, guia, etc.

Esta determinação vem reduzir consideravelmente os preços das tarifas especiaes applicaveis a volumes pequenos (n.º 8, P. 3. M. L. 5 da Companhia Real, 4 da Beira Alta, 4 do Sul 1 do Minho e Douro, e 3 da Povoia).

Especial M. L. 1), grande velocidade da Companhia Real. — Começa hoje a vigorar esta reforma da actual tarifa de igual numero e série, com grandes ampliações.

Uma d'ellas é a applicação de preços especiaes a todas as procedencias e destinos, tanto nas linhas da companhia portugueza como nas de Madrid Cáceres.

Outra é a adopção de preços especiaes para criação e ovos para Madrid, a peso e por cabeça, e por vagons-capoeiras completos para qualquer estação da linha

hespanhola, vagons que poderão ser das companhias ou dos proprios expedidores ou consignatarios.

Vae com este numero esta tarifa.

Moradas dos consignatarios. — Conforme o aviso publicado no logar competente, a companhia real previne o publico de que não toma responsabilidade pela demora ou não entrega dos avisos de chegada das expedições sempre que os expedidores não escrevam legivelmente e exactas, nas notas d'expedição, as moradas dos consignatarios.

Tem razão, e tão justo isto é, que até consideramos inutil dizel-o.

Despachos centraes. — No dia 18 de julho fecharam os despachos do Arco do Bandeira e Conde Barão, pertencentes á antiga firma Salazar, os quaes vão ser substituidos pela nova central que a Companhia Geral de Transportes vae abrir em breves dias.

Os freios automaticos do Ascensor Municipio — Bibliotheca em acção

Deu no principio d'este mez este ascensor a prova real da excellencia dos seus meios de segurança, sujeitando casualmente os seus freios automaticos a mostrar o seu valor como potencia de pára-queda. Narremos o caso:

No dia 1 do corrente, pelas 4 horas da tarde, effectuava o ascensor uma das suas numerosas viagens, quando repentinamente se partiu o eixo do tambor de passagem do cabo por uma das extremidades. Como consequencia, o tambor teve uma rotação em volta do ponto de apoio do outro extremo, na chumaceira, e o seu plano inclinando-se, o cabo, sem se fracturar, saltou fóra da garganta, que o aloja, ficando lasso no espaço de 5 metros approximadamente, o que para o caso representava justamente o da fractura do cabo. Immediatamente as duas cabines ficaram immobilizadas no seu percurso, sob a acção dos freios automaticos, sem sequer dar tempo aos conductores para manobrar os freios manuaes, de recurso, que elles teem á sua disposição. A rapidez do travamento foi perfeita, sem quasi ser presenida pelos passageiros e conductores, que occupavam as cabines; dando-se o episodio engraçado dos conductores persuadirem-se que tinha sido o machinista quem tinha suspendido o movimento da sua machina, ao passo que este julgava que era algum dos conductores que, manobrando o seu freio manual, travava a marcha da machina; porque é sabido que os freios manuaes teem potencia para isto.

D'este qui-pro-quo resultou um abrir e fechar de freios e vapor, sem resultado, até que um dos conductores viu o cabo lasso, suspeitando da sua fractura, e concluindo que estavam as cabines paradas sob a protecção dos freios automaticos, chamados inesperadamente a cumprir a sua obrigação.

Foi realmente um triumpho para o systema e um titulo de capacidade para os meios de segurança de que é dotado o ascensor. O acontecimento deu-se em serviço corrente normal, nada fazendo prever a fractura do eixo e nenhuma inspecção, fóra da vulgar, tendo sido feita nos mecanismos dos freios.

Os passageiros, constando de damas, cavalheiros e um papagaio, é que tiveram de retirar das cabines por um meio que certamente lhes não deixou tão gratas recor-

dações como as da excellencia dos freios; pois tiveram que sahir por meio de escadas de incendio, applicadas ás portas das cabines, e servidas por valentes e attenciosos bombeiros, que effectuaram com a maior gentileza este salvamento de novo genero. Um numero de publico, a quem sobejava o ocio, assistia curioso ás manobras e sobretudo para as que se referiam á cabine mais altamente situada, tiveram occasião de apreciar o garbo e denodo com que as delicadas damas deram aos homens exemplos de serenidade e intrepidez, encarando placidamente o abysmo cavado a seus pés, e descendo, sem mesmo utilizar o auxilio dos valentes bombeiros, com o sorriso nos labios, a escada de salvação que transpunha a distancia entre a cabine e o solo.

Todo este trabalho e incommodo devia ser evitado, tendo a companhia do elevador de prevenção um apparelho que se ligasse rapidamente á machina, num caso como este, e conduzisse as cabines ás estações sem a gymnastica forçada a que se sujeitaram os passageiros. Este ou qualquer processo diferente era facil installar, se bem que raras vezes tivesse de ser utilizado.

Para terminar, diremos que o serviço do ascensor foi rapidamente restabelecido, e segue com a regularidade normal, tendo havido ainda, nas manobras para o seu restabelecimento, occasião de novamente se experimentarem os freios automaticos; com effeito, durante estas, as correntes dos apparellhos, que suspendiam as cabines, ligados aos orgãos dos freios automaticos, partiram e estes novamente as travaram no ponto onde se encontravam. Os freios automaticos são invento do nosso amigo Raul Mesnier, que d'elles tem privilegio.

NOTAS DE VIAGEM

XV

Genova a Nice e o sul da França

Uma das mais bonitas viagens que conheço é a de Genova a Nice.

O comboio directo que sae de Genova pouco depois do meio dia facilita fazer-se todo o trajecto de dia e tudo ver naquella encantador percurso de seis horas incompletas.

A linha segue continuamente entre a margem do Mediterraneo e a grande cadeia dos Alpes Maritimos que mais adiante 150 kilometros curvam para a direita formando a linha divisoria da França com a Italia.

Logo á sahida de Genova atravessamos o tunnel da Lanterna de 714 metros e depois d'elle outros 7 se seguem até Ventimiglia, todos de mais de kilometro, sendo o maior o 6.º de Oneglia, 2.435 metros, e o menor o ultimo de 668 metros, o de Capo Nero.

Convém procurar logar á esquerda do comboio, porque se vae continuamente gosando o panorama maritimo, proximo de Savona a estatua colossal da Virgem, o porto, a bella bahia; mais adiante a ilha Gallinaria.

Como a costa descreve uma grande curva, vae se continuamente vendo Genova e todo o caminho que deixamos.

Em Ventimiglia ás 17^h.25, o que quer dizer 5^h.25 da tarde, temos verificação da alfandega nas bagagens.

Demorada e por isso incommoda, diga-se a verdade, pela continúa agglomeração de passageiros, mas não exigente, em especial com estrangeiros, como é de uso.

Passamos ahi á bella linha do Mediterraneo francez, sem duvida muito superior em serviço ás linhas italianas que acabamos de deixar.

Melhor material, mais rapidez na marcha, estações mais importantes, como é natural naquelles sitios frequentados verão e inverno por uma concorrência enorme de estrangeiros que, na estação calmosa, irradiam em excursões para todos os lados e nos outros mezes vão invernar para aquellas deliciosas e temperadas estancias do Mediterraneo que se chamam Menton, Monte Carlo, Nice, Grasse, Cannes, S. Raphael e Hyères.

A descripção d'esta linha está já feita nesta *Gazeta*, nos n.ºs 66 e 67, de 1890, não a repetirei por isso, limitando-me a tratar dos pontos em que, pela primeira vez, parei, mesmo para dar maior largueza á descripção que tenho que fazer da bella rêde do sul da França, que eu já sabia ser tão interessante que para visitá-la vim por este caminho.

Monaco e Monte Carlo constituem um estado independente da França, governado por um principe cujos principaes rendimentos são a receita do aluguer do notavel casino onde se jogam fortunas durante todo o anno.

Entregando-se ao culto da arte e ao gozo das viagens, sem politicos a aturar, sem questões religiosas nem vincolas a resolver, muito feliz deve ser aquelle principe que nos tem visitado mais d'uma vez e tanto se recorda do nosso paiz que acaba de agraciar com uma comenda o sr. presidente do conselho.

Verdade que não se percebe bem como, sendo este inimigo da roleta, mereceu tal honra do principe que tanto a estima, e fica-se a pensar se a graça será um testemunho de gratidão por o sr. Hintze afugentar os batoteiros de cá... para lá.

As duas cidades estão ligadas por largas avenidas, ajardinadas, bordadas de luxuosos edificios, percorridas por tremvias electricos de contactos superficiaes a que já por duas vezes se referiu este jornal.

O principal atractivo além do Casino e seus jardins, de grande riqueza e aprimorado gosto artistico, é o palacio, que se vê das 10 ás 3, mas que não é muito notavel.

A entrada no Casino é franca, mas o jogo só permitido depois de se tomar uma senha que permite o ingresso nas salas e de se dar o nome, nacionalidade, etc. E' por estes dados que se conhece a identidade de alguns desgraçados que apparecem vulgarmente estendidos pelos sitios escusos dos jardins, com uma bala na cabeça e sem um centimo no bolso.

Como potencia independente e rica, no principado de Monaco ha muito poucos impostos, do que resulta a vida ser muito mais barata: Luvas de pellica, razoaveis, a 1 franco; phosphoros a 5 centimos a caixa, maior que as de 20 centimos em França.

O clima, a vegetação, o aspecto pittoresco do local são uma maravilha que convida a fazer alli certa permanencia.

De Monaco a Nice a distancia é pequena e ha frequentes comboios.

Estes 15 kilometros são igualmente interessantissimos, passando se lindas povoações balneares, como Beaulieu e Villefranche, na ultima das quaes vemos a bella bahia, onde annualmente se reúnem as esquadras franceza, russa e americana, a bordo das quaes se dão luxuosos bailes em que se permutam amores internacionais, tal como succedeu ainda ha dias no nosso Tejo, no baile a bordo do cruzador *Floriano*.

Nice é o ponto principal d'aquelle grupo de estações de inverno. As festas do carnaval, as grandes regatas, as festas da primavera, os banhos do mar, chamam alli enorme affluencia de viajantes.

Theatros; casino municipal, luxuoso edificio; outros circulos, bellos passeios e avenidas, algumas sobre a

borda do mar, plantadas de lindas palmeiras; estabelecimentos enormes; grandes cafés; facilidade de curiosas excursões, são tudo atractivos que fazem de Nice um centro importantissimo durante todo o anno.

As melhores excursões são as sobre as linhas da companhia dos caminhos de ferro do sul da França. Tem esta rede a sua testa em Nice, na avenida Malaussena, continuação da avenida da Gare, sendo ahi installados numa elegante estação os seus serviços activos.

Fui ahi encontrar um amigo velho do nosso paiz, M. Pradal, que foi aqui engenheiro constructor e chefe da exploração da Beira Alta e me fez a agradável surpresa de ao ler o meu bilhete de visita, me dizer, lá de dentro do seu gabinete:

—Faça favor de entrar.

A companhia do Sul tem, á parte umas linhas estradas no departamento da Côte d'Or, uma rede de leito proprio, muito importante no litoral, na extensão de 400 kilometros.

D'uma agradável digressão que fiz por parte d'esta rede darei conta no proximo artigo.

A nossa redacção

Partindo para o estrangeiro o nosso director, a realisar uma excursão de que dará conta aos leitores em futuros artigos descriptivos de viagens que espera sejam interessantes, fica a direcção da folha a cargo do seu redactor principal, o distincto engenheiro sr. Oliveira Simões, coadjuvado pelo sr. Alfredo Mesquita, que desde muito já nos presta o seu valioso auxilio, impondo-nos á sua extraordinaria modestia o maior silencio a este respeito.

Faltando embora a esse preceito, não nos calamos hoje dizendo quanto nos tem sido preciosa essa collaboração que apreciamos como a de um escriptor de mais fino quilate.

M. C.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1901.

A Companhia dos tabacos de Portugal distribuiu o seu relatório e parecer do conselho fiscal relativos ao exercicio de 1900-1901.

São na realidade invejáveis os resultados consignados naquelles documentos, e nunca, até hoje, a companhia trabalhou com tão avultado proveito.

A receita bruta das vendas attingiu, no anno, a cifra de réis 9.097:049\$530, sendo para o continente 8.895:685\$290 réis, e 201:364\$240 réis para o ultramar.

Se compararmos estas cifras com as do exercicio anterior, vemos que as vendas augmentaram no presente em 107:463\$904 réis.

Os direitos de importação directa cresceram parallelamente.

Em 1899-1900 haviam sido 203:507\$677 réis, e foram agora de 208:139\$878 réis em 1900-1901.

As contas de juros e receitas diversas attingiram a verba de 285:382\$198 réis. Nesta importancia comprehendem-se 7:524\$460 réis provenientes da liquidação da arbitragem respectiva aos predios cujo usufructo era contestado pelo governo.

Os tres districtos melhores freguezes da Companhia foram respectivamente o de Lisboa, que consumiu 686.904 kilogrammas no valor de 2.718:400\$835 réis; o do Porto, representado por 306.625 kilogrammas, valendo 1.242:485\$030, réis e o de Faro por 141.951 kilogrammas na importancia de 537:920\$730 réis.

O preço do monopolio, isto é, a renda que o estado recebe annualmente da Companhia, foi de 4.450 contos de réis, restando apenas um anno para esta renda attingir o maximo prescripto no contracto vigente, ou 4.500 contos.

As commissões e bonus de renda augmentaram tambem de réis 13:212\$565, pois que estão representadas em 1900-1901 por réis

1.384:524\$595, equivalentes á taxa média de 15,21 % das receitas brutas.

O fabrico elevou-se, no total, a 2.564.046 kilogrammas, equivalendo ao valor venal de 9.473:35\$820 réis. Houve, por consequencia, um acrescimo sobre o exercicio anterior, de 161.194 kilogrammas, ou 598.693\$900 réis. A média do preço do tabaco fabricado foi de 747 réis, tendo sido, no exercicio precedente, de 779,5 réis. O relatório explica esta diminuição de preços, por differenças de cambio e economias sensiveis no fabrico.

As despesas com as caixas de soccorros e de reformas importaram respectivamente em 24:193\$203 réis e 27:116\$720 réis.

As despesas geraes e de fiscalização privativa tiveram, no conjunto, um augmento de 11:866\$595 réis. Quanto á fiscalização, declara o relatório que, por emquanto, só pode a Companhia operar sobre o regimen dos premios, mas de que já proveu uma economia que espera ver crescer nos seguintes exercicios.

Com respeito á questão suscitada entre o governo e a companhia sobre a interpretação e execução de alguns artigos da lei por que ella se rege, diz o relatório estar já funcionando o tribunal arbitral, sendo seis as questões propostas, tres por parte do governo e tres por parte da Companhia.

Os lucros do exercicio foram, deduzidas as verbas applicadas a reservas, amortizações, e partilha com o estado e com o pessoal, de 911:111\$111 réis, que se distribuem pela forma seguinte:

A's acções sujeitas ao abatimento de 270 contos já distribuidos—17 p. c.—, réis.....	765:000\$000
Aos titulos de fundadores..	91:111\$111
Ao Conselho de administração.....	44:000\$000
Ao Conselho fiscal.....	11:000\$000

A partilha de lucros com o estado foi de 157:149\$170 réis, e com o pessoal operario e não operario, de 32:461\$018 réis. Cumpre todavia notar que esta verba da partilha com o estado, tal qual a companhia a computa, está sujeita á decisão do tribunal arbitral acima referido.

Tal é, nos principaes artigos, o relatório da Companhia dos Tabacos de Portugal relativo ao seu 10.º exercicio 1900-1901. Por nos parecer digno de mais detida analyse este importante documento, d'elle nos occupamos com mais vagar.

A affluencia com que, nesta quinzena, as inscrições affluíram ao mercado foi causa de uma depressão de preços, não obstante os compradores não haverem falhado. A cotação que em 16 era de 38 85, firmou-se de 17 a 24 a 38,90, caindo logo a 38,80, preço de agora.

Dos outros papeis do estado, a procura não teve importancia e as transacções effectuadas foram de pouco valor. Ainda assim, onde mais se operou foi nas obrigações de 4 % 1888, que fecharam firmes a 19\$850, e nas de 4 1/2 % de que se realizaram vendas a 55\$600.

Quanto a bancos, continua a procura accentuada na quinzena preterita, mas os vendedores tem falhado por forma que as transacções feitas carecem de importancia maior.

Não obstante isto, as acções do Banco de Portugal attingiram o preço de 145\$659 a que hoje se firmam, as do Commercial de Lisboa manteem-se a 123\$000. As do Banco Ultramarino continuam ainda a falhar, sendo a 122\$000 as poucas operações effectuadas.

Em obrigações prediaes houve um movimento regular, sobretudo para as de 5 %, que fecham a 91\$200. As de 6 % manteem-se entre 94\$600 e 94\$700, preços a que se fizeram algumas transacções de menor monta.

As acções dos Tabacos, coupon, seguiram o movimento da bolsa de Paris. Ficando a 135\$200 em 22, caíram depois para 134\$200 em 26, mas subindo logo em 27 para 134\$400 com tendencias para alta. As dos Phosphoros não tiveram grande movimento, mas ficaram firmes a 76\$000.

Em valores africanos tem a primasia Atravez Africa com operações regulares a 81\$500-81\$400. Em acções da Companhia de Moçambique, vendas de menor importancia a 9\$800. O mesmo para a da Zambesia que oscillou entre 4\$850 e 4\$900.

Em cambios o mercado esteve mais estavel, regulando o cheque-Londres entre 37 1/16 e 37 3/4 — Paris 758 e 759, e Berlim 311 1/2 e 312 e tendo sido muito regular a offerta de papel do Brasil.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 3/16	38 1/8	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
» cheque..	37 7/8	37 3/4	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	750	752	Agio Buenos Ayres	—
» cheque....	756	759	Cambio do Brazil..	10 3/8
Berlim 90 d/v....	306	307	Premio da libra...	1\$750 e
» cheque....	310	311		
Francfort 90 d/v ..	306 1/2	307 1/2		
» cheque..	310 1/2	311 1/2		
Madrid cheque...	915	925		1\$790

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa: Inscriptões de assent.	38,85	38,95	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,90	38,85	38,80	37,20	38,75	38,80	38,80
» coupon	38,80	38,90	-	-	-	38,85	38,85	38,85	38,80	38,80	38,75	38,80	38,85	38,80
Obrig. 4 0/0 1888	19.800	-	-	19.850	19.800	19.850	19.850	19.850	19.850	19.800	19.850	19.800	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	47.800	47.800	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	55.400	55.400	55.400	55.500	55.500	-	-	55.500	-	55.500	55.600	55.500	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	55.000	55.300	55.200	55.300	-	55.000	-	-	-	55.500	55.500	-	55.800	-
» 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	128.500	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.	145.100	145.000	145.000	-	145.000	145.000	145.000	145.000	145.500	145.650	145.650	145.650	-	145.800
» » Commercial.	-	-	130.500	130.500	-	-	-	-	-	130.000	130.000	130.000	-	130.500
» » N. Ultramarino.	122.000	-	-	-	-	-	121.700	-	121.600	122.000	122.000	122.000	-	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	122.500	125.000	123.000	-	-	123.000	123.000	123.000	-
» Tabacos coupon ...	-	-	134.000	134.000	134.500	135.200	134.600	-	134.300	134.200	134.400	134.500	134.500	134.500
» Comp. ^a Phosphoros.	75.200	75.500	76.000	75.500	75.500	75.500	-	75.500	75.500	-	76.000	-	75.500	75.800
» » Real.	-	16.500	-	-	-	17.000	-	-	-	-	-	-	16.300	-
Obrig. predias 6 0/0	-	94.700	91.400	94.800	94.700	94.700	-	94.600	94.600	94.000	94.700	-	-	-
» » 5 0/0	91.200	-	91.200	91.350	91.200	91.000	91.000	91.000	91.000	-	91.200	91.400	91.400	91.500
» Comp. ^a Phosphoros.	-	-	-	-	-	-	90.500	-	90.800	-	90.600	-	90.600	90.600
» C. ^a Real 3 0/0 1. ^o grau	82.000	81.800	81.800	-	-	82.000	82.000	-	82.500	-	-	-	82.400	-
» » 3 0/0 2. ^o grau	20.550	-	20.550	20.550	20.550	20.500	20.500	-	20.500	20.600	-	20.250	20.550	20.200
» C. ^a Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa.	81.500	81.700	81.500	81.500	81.500	81.400	-	81.400	81.400	81.400	81.400	81.300	81.300	81.300
Paris: 3 0/0 portuguez.	26,45	26,45	26,50	26,30	26,40	26,20	26,12	26	25,85	26	25,95	-	25,87	-
Acções Comp. ^a Real.	-	65	-	-	-	-	-	65	-	65	-	-	65	-
» Madrid Cáceres.	31	31	-	-	-	-	-	-	-	31	31	-	30	-
» Norte de Hespanha.	183	182	181	182	185	181,50	182	180	182	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza.	254	252	252	252	255	255	251	219	250	250	-	-	-	-
» Andaluzes.	-	-	240	239	-	-	238	-	230	233	-	-	-	-
Obrig. Comp. ^a Real 1. ^o grau	320	321	323	322	323	327,75	325	-	325,75	322	323	322	324,25	-
» » 2. ^o grau.	80	81	81	81,50	80,50	79,25	79,25	79	79	79	79,25	79	79	-
» C. ^a Beira Alta.	-	-	-	74,50	74,50	74,50	-	76	76	76	-	-	-	-
» Madrid Cáceres.	83,50	85	86	86	-	-	85	-	86	85	-	86	-	-
» N. Hesp. (1. ^a hyp.) ..	282,50	-	282	283,25	282,50	281,50	281,50	281,25	281,50	281,25	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.	25,75	26	26	26	26	25,87	25,25	25,25	25,62	25,62	25,62	25,62	25,50	-
Obrig. Atravez Africa.	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-
Amsterdã: Atravez Africa.	62,75	62,50	62,50	63	-	62,90	62,90	63	62,75	63	-	63,25	63,25	-
Bruxellas: Atravez Africa.	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	61,10	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exportação	1901			1900			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1901	1900	1901	1900
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	2 8 Julh	693	87.660.000	126.493	693	86.725.415	125.144	1.990.901.000	1.950.269.111	40.631.889	-
	9 15 »	»	83.168.000	120.011	»	80.725.415	125.144	2.074.069.000	2.036.994.526	37.074.474	-
	16 22 »	»	84.146.000	121.422	»	86.725.415	125.144	2.158.215.000	2.123.719.941	34.495.059	-
	2 8 Julh	380	10.365.000	27.276	380	11.204.585	29.485	233.995.000	241.768.889	-	7.773.889
COMPANHIA REAL	9 15 »	»	10.604.000	27.905	»	11.204.585	29.485	244.599.000	252.973.474	-	8.374.474
	16 22 »	»	10.649.000	28.023	»	11.204.585	29.485	255.248.000	264.178.059	-	8.930.059
	18 24 Jun.	488	22.779.365	46.679	488	21.648.740	44.362	475.873.341	421.126.048	54.747.293	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	28 3 Jun.	353	25.839.463	73.199	353	27.272.674	77.259	493.890.373	460.581.306	33.309.067	-
	4 10 »	»	23.372.466	66.210	»	23.158.390	65.604	517.262.839	483.739.690	33.523.143	-
Minho e Douro.	11 17 »	»	21.066.988	59.679	»	22.031.652	62.412	538.329.827	505.771.348	32.558.479	-
	-	253	-	-	253	-	-	-	-	-	-
Beira Alta.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.	12 18 Mar	105	1.249.215	11.897	105	1.544.190	14.706	15.474.749	15.517.296	-	42.547
	19 25 »	»	1.348.538	12.843	»	917.205	8.735	16.823.287	16.434.501	388.786	-
	26 1 Abr	»	1.648.970	15.704	»	1.383.021	13.171	18.472.257	17.817.522	654.735	-
Guimarães.	4 10 Jun.	34	1.741.750	51.227	34	2.027.530	59.633	33.344.761	33.972.126	-	627.365
	11 17 »	»	2.118.215	62.300	»	1.799.635	52.930	35.462.976	35.771.761	-	308.785
	18 24 »	»	2.129.900	62.644	»	2.265.435	66.630	37.592.876	38.037.196	-	444.320
Porto á P. e Famalicão	16 31 Mai	64	6.225.599	97.274	64	5.297.758	82.777	41.143.365	35.237.349	5.906.016	-
	24 30 Jun.	3656 Ps.	1.830.864	500	3656 Ps.	1.824.840	499	47.438.373	45.888.924	1.549.449	-
Norte de Hespanha.	1 7 Julh	»	2.019.262	552	»	1.997.884	546	49.459.636	47.886.408	1.573.228	-
	8 14 »	»	2.155.554	589	»	2.140.467	585	51.613.191	50.026.876	1.586.315	-
	2 8 Julh	3650	1.689.469	462	3650	1.633.656	447	46.456.330	46.416.028	40.302	-
Madrid—Zaragoza—Alicante.	9 15 »	»	1.654.303	450	»	1.698.703	465	48.110.633	48.114.731	-	4.098
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes.	18 24 Jun	1067	367.800	344	1067	326.163	305	9.027.921	9.247.571	-	219.650
	25 1 Julh	»	417.189	390	»	430.881	403	9.445.111	9.678.452	-	233.341
	2 8 »	»	326.080	303	»	330.345	309	9.771.191	10.008.798	-	237.607
Madrid—Cáceres.	9 15 Julh	424	78.437	182	429	74.085	172	2.199.684	2.067.886	13.798	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva.	2 8 Julh	180	23.473	130	180	22.112	122	774.136	876.182	-	102.046
	9 15 »	»	23.508	130	»	21.718	120	797.645	897.901	-	100.256
	16 22 »	»	30.109	167	»	21.852	121	827.754	919.753	-	91.999

Numero extraordinario

Como prometteramos publicámos no dia 25 um numero extraordinario, 14 bis, 326 supplementar, dedicado á casa Arthur Koppel, de Berlim, illustrado com 80 gravuras e impresso em papel *couché*.

A esse numero, que fica fazendo parte integral da collecção d'este anno, porque, na numeração das paginas seguiu-se, juntámos umas paginas de transcrição do relatorio da Companhia Real, afim de desafogar mais os numeros seguintes da publicação d'este documento que, pela sua extensão, nos levaria grande espaço e perderia o interesse sendo dividida por muitos numeros a sua publicação.

Tambem com este numero foi aos srs. assignantes tarifa de bilhetes mensaes d'assignatura na Companhia Real, visto ter começado a vigorar no dia 20 de julho.

LINHAS PORTUGUEZAS

Mirandella a Bragança.— Agora se annuncia para muito breve o concurso para a construcção d'esta linha. Parece que d'esta vez é certo. Pelo menos, assim o annunciam as *Novidades*, que sempre se mostraram bem informadas sobre este assumpto.

Famalicão a Guimarães.— O Conselho dos caminhos de ferro do Estado já deu parecer ácerca do inquerito administrativo aberto sobre o pedido de concessão d'esta linha. Consta-nos, apesar das reservas, que sempre se mantem sobre estas resoluções, que o parecer é contrario ao pedido, o que achamos perfeitamente justo.

Companhia Real e Sul e Sueste.— Vamos ter, finalmente, a ligação combinada dos serviços dos caminhos de ferro do Sul e Sueste com os da Companhia Real, de modo a estabelecer-se a exploração directa entre o norte e o sul do paiz.

Consta que, por parte dos serviços da Alfandega, serão proporcionadas todas as facilidades de fiscalização no trajecto fluvial, de modo que os volumes não tenham de ser abertos, seguindo intactos até o termo do seu destino.

Este melhoramento representa uma consideravel receita, aos dois caminhos de ferro, pois evita muitos incommodos e despesas e convida a conducção de variadissimos artigos, que até agora não se fazia por difficuldade de transporte, despacho e outros inconvenientes.

Gaia e Espinho.— Esperam-se que estejam concluidas até o mez de outubro proximo os trabalhos de assentamento da segunda via e renovação da primeira entre as estações de Gaia e Espinho.

O estabelecimento d'esta via vae determinar importantes modificações no serviço geral de comboios entre aquelles dois pontos e a cidade do Porto.

Nova locomotiva.— A nova locomotiva Compound, montada nas officinas geraes da Companhia Real, por empregados d'estas officinas e do deposito de Campolide, já foi experimentada e posta em serviço dos comboios rapidos e expressos da linha do norte. Tem o n.º 65.

Alto Minho.— Vae ser aberta no Porto a subscrição para o capital da linha de Monsão a Melgaço, a qual será de 180 contos em 18.000 acções de 10.000 réis cada uma.

A subscrição será feita em prestações não inferiores o p. c., nem superiores a 40 p. c. do capital sub-

scripto e com intervallos minimos de 30 dias, sendo o pagamento da 1.ª prestação no acto da subscrição.

A linha é, como se sabe, de via reduzida, sendo o caminho de ferro do prolongamento do Minho, a partir de Valença, atravessando uma populosa região agricola, vinhateira e industrial. Só o concelho de Monsão produz annualmente mais de 30.000 pipas de vinho, das quaes são exportadas 20 000.

Ramal de Setubal.— Já está no conselho superior de obras publicas a planta do terreno atravessado pelo traçado do ramal da actual estação ao Caes das Fontainhas. Ao que parece a nova linha começará, provavelmente, á entrada da estação, junto das agulhas, passará proximo do poço modernamente construido no Bairro Baptista, atravessará a estrada, entrará na Quinta de Thebaida, passando junto de outro poço, seguirá em trincheira até junto do baluarte do cemiterio dos inglezes, entrando alli em tunnel, que se prolongará até a entrada da rua do Quebra Costas, do lado das Fontainhas, d'onde seguirá até o ponto de desembarque, á beira-rio.

Cintra á Praia das Maças.— Foi concedida a esta companhia licença para assentar os seus carros no leito da estrada districtal 151.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Parece certo que nos ultimos dias se realizaram em Madrid algumas reuniões para promover a formação de uma sociedade constructora que leve a cabo o tão falado projecto do caminho de ferro do Meridiano, ou seja de Madrid a Bilbao e Santander, com o itinerario de Aranda, Burgos, Bercedo e Traslaviña.

Assegura-se que neste negocio intervem agora o Banco Hispano Americano, de recente creação—ainda que se afaste do fim para que foi fundado—e que segundo se diz se interessará em metade do custo da linha.

A outra metade é coberta pela *The Sierra Company Limited*, proprietaria das minas de ferro de Monterrubio, pela sociedade *Maritima Unión*, de Bilbao e por banqueiros de Viscaya e Santander.

Tambem se dizia que os trabalhos preparatorios começariam nos primeiros dias d'este mez, ainda que até agosto não se abrisse a subscrição de acções e que o Marquez de Asnar sairia breve para Londres para assistir a uma reunião que deve haver a proposito d'este caminho de ferro.

*

Foi prorogado por dois annos o prazo concedido á Companhia dos Caminhos de ferro do Sul de Hespanha para conclusão da linha ferrea de Baza a Granada.

*

Trabalha-se activamente na construcção de um caminho de ferro mineiro que, atravessando uma extensa comarca, ligará Villadrid com Rivadeo, facilitando a exportação das riquezas mineiras da provincia de Lugo.

*

Vão muito adeantadas as obras para o estabelecimento da segunda via ferrea de Madrid a Irun, entre as estações de Pozuelo e Villalba. A execução d'estas obras tem sido tão regularmente feita que não occasionou ainda a menor perturbação no serviço dos comboios, que, naquella linha e na presente epoca, tão complicado é.

*

A direcção geral de obras publicas de Hespanha annunciou a concessão de um caminho de ferro electrico entre a Corunha e Santiago, para transporte de passageiros e mercadorias.

Graças, que parece quererem fazer coisa com geito.

*

Uma casa commercial de Barcelona trata de organizar os necessarios estudos e bases para a construcção de um caminho de ferro economico na zona baixa do Ebro.

Liga-se muita importancia a este projecto, já pelo desenvolvimento que d'elle advirá para a exploração carbonifera d'aquella região, já pelas condições vantajosas em que vão ficar os povos que o caminho de ferro servirá na sua passagem.

Devem começar em outubro proximo as obras da linha ferrea que prolongará até França o actual caminho de ferro de Bilbao.

*

Para o caminho de ferro de Jativa a Alcoy, secção de Muro a Concentaina, foi concluída a construcção de um tunnel na serra de São Christovam, numa extensão de 610 metros. Espera-se que a nova linha se ache prompta para a exploração dentro de um anno.

*

A sociedade das Minas de Teverga pediu a concessão de um caminho de ferro que partirá de Parilmela e irá até o kilometro 19 da estrada de Trubia a Guirós, para exploração de grandes mitras de hulha.

*

Entre uma nova Sociedade Constructora de Bilbao e a Companhia do Caminho de ferro de Victoria a Bilbao chegou-se a um accordo de que resultará a construcção de uma linha ferrea directa entre as duas cidades, devendo os trabalhos começar immediatamente.

*

Refere a *Industria Mineira*, que se trata de construir um caminho de ferro que, partindo de Linares, ligue com a linha geral de Madrid a Lisboa.

França

No projecto de lei da fixação do orçamento geral para o exercicio de 1902 figuram as seguintes verbas relativas aos trabalhos complementares a executar no proximo anno nas linhas em exploração:

	kilometros	Francos
Companhia do Norte.....	53	14.000 000
» » Este.....	149	11.000.000
» » Oeste.....	255	13.000 000
» » P. L. M.....	491	22.500 000
» » Orléans.....	718	12.800 000
» » Midi.....	487	4.000 000
» » Cintura.....	—	200.000

*

A companhia do norte de França, de accordo com a companhia ingleza diminuiu desde 1 do corrente, o tempo do percurso Paris-Londres, que é hoje de 6 horas apenas, e vae pôr em serviço em Calais uma grua electrica que elevará as caixas com as encomendas e bagagens dos paquetes para os depositar nos trucks aos quaes bastará amarrar os para fazerem o percurso.

Espera-se, para pôr em serviço o novo aparelho e os novos vagons que a mesma installação esteja prompta no caes de Douvres.

A partir de 1 do corrente tambem o comboio rapido leva caruagens de 3.^a classe com corredor e lavatorio.

Russia

A Companhia Moscow Riazan acaba de submeter á approvação do governo imperial um novo projecto de caminho de ferro que ligará directamente Moscow ao Transsiberiano.

Para este fim a referida companhia proprietaria da linha Moscow—Riazan—Kazan, pede ao governo a concessão do caminho de ferro Moscow—Kazan—Kitchine.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

(Continuado do n.º 326 extraordinario)

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895:

O saldo d'esta conta é o mesmo.

A despesa effectuada n'este exercicio foi:

Novas construcções e trabalhos complementares	136:075\$082
Mobilia, utensilios e ferramentas.....	20:457\$209
Material circulante.....	128:639\$390
	284:172\$641

Amortizada pela conta «Ganhos e Perdas»

Bens proprios com applicação especial:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1899.....	2.477:318\$114
» » » » » » » » 1900.....	2.021:514\$540
Diferença para menos em 1900.....	455:803\$574

Valor, porque estava escripturado o edificio anexo á estação de Lisboa-Rocio, que foi vendido á Companhia dos Vagons Leitos.

Capital — Obrigações:

Obrigações privilegiadas de 1.º grau:

Saldo credor em 31 de dezembro de 1899.....	47.712:960\$000
» » » » » » » » 1900.....	47.497:860\$000
Diminuição em 1900.....	215:100\$000

Valor nominal de 1.953 obrigações compradas no mercado correspondente ao encargo minimortização no anno de 1899, a saber:

1.814 obrigações de 3 0/0....	165:960\$000
80 ditas de 4 0/0.....	7:200\$000
29 ditas de 4 1/2 0/0.....	2:610\$000
	175:770\$000

Valor nominal de 437 obrigações de 4 0/0 compradas no mercado, por applicação de quantias recebidas por venda de terrenos conquistados ao Tejo.....

39:330\$000

Diminuição como acima.....

215:100\$000

Obrigações privilegiadas de 2.º grau:

Saldo credor em 31 de dezembro de 1899.....	42.046:470\$000
» » » » » » » » 1900.....	41.903:640\$000

Diminuição em 1900.....

142:830\$000

Valor nominal de 1.587 obrigações compradas no mercado, correspondente ao encargo minimo d'amortização no anno de 1899, a saber:

1.390 obrigações de 3 0/0.....	125:100\$000
140 ditas de 4 0/0.....	12:600\$000
57 ditas de 4 1/2 0/0.....	5:130\$000

Diferença como acima.....

142:830\$000

Fundo de reserva especial

Este fundo foi constituido, no balanço de 31 de dezembro de 1900, como segue:

Saldo da conta de «Ganhos e Perdas» disponivel no exercicio de 1899, deduzindo despesas e encargo de juro das obrigações de 1.º grau, mas, accrescentado de 186:585\$746 réis do custo da amortização de 1898 (1.º e 2.º graus) que foi logo lançado na conta de despesa geral de exploração de 1899.....	384:606\$964
do qual se abate:	

Custo d'amortização d'obrigações de 1.º grau relativa ao anno de 1898.....	150:120\$055
Dito idem, idem de 1899....	150:083\$040
	300:203\$095

Liquido, réis.....

84:403\$869

10 0/0 sobre réis 84:403\$869, segundo a alinea c do art. 61.º, § 1.º dos estatutos.....

8:440\$387

Este fundo de reserva será augmentado n'este anno pelo exercicio de 1900.

Saldo disponivel no exercicio de 1899.....	467:359\$677
Custo da amortização d'obrigações de 1.º grau relativa a 1900.....	163:574\$395

Diferença... ..

303:785\$282

De que se deve deduzir o parte do saldo que era remanescente e foi transportada do exercicio de 1899.....

3:882\$276

Ficam, réis.....

299:003\$006

10 0/0 para reserva especial.....
sendo assim elevada essa reserva a

29:990\$300

38:430\$687

Recursos effectivos da Companhia e sua applicação durante o anno de 1900

Em harmonia com as informações prestadas nos anteriores relatórios, encontrareis no lugar competente (doc. n.º 5) o desenvolvimento de todas as operações, em dinheiro, em 1900 e da applicação dada aos fundos recebidos.

Esse documento resume-se assim :

Recursos

Saldo em 31 de dezembro de 1899 :

Caixa de Lisboa.....	78:831\$978
Letras de cambio.....	170\$488
Agencia aduaneira de Lisboa.....	2:065\$080
Agencia em Paris... Fr.ª 7.952,59	1:431\$463
Credit Lyonnais — c/ deposito Fr.ª 65.465,60	14:104\$253
Société Générale..... Fr.ª 979,80	170\$364
Bank für Handel & Industrie Mk.ª 778.129,00.	175:079\$025
Glyn, Mills, Currie & C.ª £ 18-17-8	84\$977
Banco Lisboa & Açores (cambias) £ 124.764-12-5 Fr.ª 26.215,76	566:159\$631
	838:193\$259

Deduzindo :

Banco Lisboa & Açores, c/especial.	354:138\$415	484:054\$844
------------------------------------	--------------	--------------

1.º—Dinheiro recebido das differentes estações da linha....	4.728:845\$415
2.º—Dinheiro recebido de receitas fóra do trafego....	29:083\$381
3.º—Dinheiro recebido de devedores por transporte em c/c	199:995\$376
4.º—Dinheiro recebido de diversos por serviços combinados.....	228:500\$129
5.º—Dinheiro recebido por conta da Caixa de Soccorros, Reformas e Pensões.....	260:195\$691
6.º—Dinheiro recebido da venda de productos da via ..	1:403\$370
7.º—Dinheiro recebido por avarias no mobiliario, atrazo de comboios e outros....	631\$865
8.º—Dinheiro recebido por aluguer e avarias em material circulante e manobras.	746\$349
9.º—Dinheiro recebido de devedores em c/ corrente..	652:404\$978
10.º—Dinheiro recebido de diversas proveniências....	417:673\$715
11.º—Descontos aos portadores d'obrigações por impostos em França	62:081\$368
12.º—Descontos aos portadores d'obrigações por sello de novas obrigações.....	2\$700
	6.581:564\$337

Somma total..... 7.065:619\$181

Applicação :

1.º—Pago por despesas d'exploração e construção	1.575:988\$235
2.º—Pago por abastecimento de material... ..	1.137:666\$458
3.º— » » impostos em França e Portugal...	377:204\$470
4.º— » a diversos por serviços combinados....	133:546\$532
5.º— » » em c/ corrente.. ..	247:302\$299
6.º— » por differenças de cambio em transferencias de fundos para o estrangeiro.....	624:874\$373
7.º—Pago por coupons de obrigações.....	1.478:980\$275
8.º— » » amortização d'obrigações do anno de 1898 (saldo).....	7:902\$607
9.º—Pago por amortização d'obrigações do anno de 1899 (total).....	185:698\$565
10.º—Pago por amortização d'obrigações do anno de 1900 (1.º semestre)	94:809\$267
11.º—Pago por compra d'obrigações de 4 p. c., 1.º grau (terrenos do Tejo).. ..	45:522\$297
12.º—Pago por restituição á Caixa de Soccorros, Reformas e Pensões	255:768\$625
13.º—Pago por estudos da linha de Sant'Anna a Vendas Novas.	7:467\$155
14.º—Pago por indemnização a Centeno & C.ª (sentença judicial).....	2:700\$000

Saldo em 31 de dezembro de 1900 :

Caixa em Lisboa.....	73:469\$382
Letras de cambio.....	479\$405
Agencia Aduaneira de Lisboa...	10:397\$154
Agencia em Paris. Fr.ª 1.454,96	261\$923
Credit Lyonnais c/ deposito Fr.ª 221.771,22	55:505\$555
Société Générale du Crédit Industriel & Commercial Fr.ª 14.20.....	2\$556
Bank für Handel & Industrie Mk.ª 815.828,60.....	183:561\$300
Banco Lisboa & Açores £ 124.000 Fr.ª 47.418,04.....	566:535\$249
A deduzir	890:212\$524
Glyn, Mills, Currie & C.ª £ 5-8-11	24\$506
	890:188\$018
Somma total, réis.....	7.065:619\$181

(Continúa).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Paragens dos expressos

Emquanto tiverem de effectuar-se por motivos de cruzamentos com outros comboios as paragens do comboio n.º 55 em Payalvo e Estarreja e do n.º 56 em Ovar e Mogofores, esta Companhia permite a venda de bilhetes para aquelles comboios de e para as estações mencionadas, devendo as bagagens dos passageiros do comboio n.º 55 seguir pelo n.º 15 e as dos passageiros do comboio n.º 56 seguir pelo n.º 8. Lisboa, 17 de julho de 1901.

Avisos de chegada

Não tendo esta Companhia indicações das moradas dos consignatarios de remessas, a não ser as que constam das respectivas notas de expedição preenchidas pelos expedidores, os avisos de chegada serão enviados para as moradas indicadas naquelles documentos; declina, portanto, toda e qualquer responsabilidade pela demora na entrega d'aquelles avisos ou pela não chegada a destino dos mesmos, proveniente de deficiencia ou erro nas indicações de moradas que lhe são feitas e cobrará os direitos de estacionamento e de armazenagem na conformidade das tarifas em vigor, se as remessas não forem retiradas nos prazos regulamentares. Lisboa, 17 de julho de 1901.

Viagens de recreio á Figueira da Foz

Grandes corridas de touros em 11 e 25 d'agosto de 1901

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo a Figueira, validos pelos comboios ordinarios.

Preços de ida e volta incluído o imposto de sello para o governo : Lisboa Rocio ou Caes dos Soldados, 1.ª classe 6\$060, 2.ª classe 4\$040, 3.ª classe 3\$020; Torres Vedras, 4\$060, 2\$840, 2\$020; Caldas ou S. Martinho, 3\$060, 2\$040, 1\$520; Cella ou Vallado, 2\$560, 1\$740, 1\$220; Mogofores a Porto, ambas inclusivè, 2\$060, 1\$540, 1\$020; Fundão, 2.ª 3\$080, 3.ª 2\$190; Tortozendo, 2\$760, 1\$970; Covilhã, 2\$640, 1\$870; Caria, 2\$290, 1\$030; Belmonte, 2\$200, 1\$570; Benespera, 1\$840, 1\$310; Sabugal, 1\$620, 1\$150.

Validade: — 1.º periodo, ida 10 e 11 d'agosto, volta 11 e 12; 2.º periodo, ida 24 e 25, volta 25 e 26.

E' permittido aos passageiros de 1.ª classe occuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, excepto nos comboios *Sud-Express*, mediante pagamento do respectivo supplemento. Demais condições vêr os cartazes affixados nos logares do costume. — Lisboa, 29 de julho de 1901.

Caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão

Tarifa especial n.º 8 — Pequena velocidade

Transporte de madeiras em toros de comprimento não superior a cinco metros, desde 10 de junho de 1901.

Bases

10 réis por tonelada e kilometro.

Peso minimo 6.000 kilos ou pagando como tal.

Percurso minimo 30 kilometros ou pagando como tal.

Condições

1.^a Além dos preços acima cobrar-se-hão as despesas accessorias, d'harmonia com a respectiva tarifa.

2.^a As operações de carga e descarga serão feitas por conta e pessoal do expedidor e consignatário, as quaes deverão conformar-se com as indicações dos chetes das estações.

3.^a Quando os consignatários não effectuem a descarga no prazo de 24 horas depois da chegada de cada wagon, mandar-se ha proceder a ella por conta da Companhia, ou conservar-se hão os wagons carregados, pagando, porém, o consignatário no primeiro caso a descarga á razão de 100 réis por tonelada e no segundo caso 10000 por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

4.^a Estes transportes ficam sujeitos ás condições da tarifa geral, em tudo que não forem contrarias ás prescripções da presente.

Porto, 9 de maio de 1901.

ARREMATACÕES**Companhia do Caminho de ferro de Guimarães****Linha do Bougado-Guimarães-Fafe
Secção de Guimarães a Fafe**

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

1.^a Empreitada—Extensão, 517^ml,77

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

2.^a Empreitada—Extensão, 2858^ml,30

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

3.^a Empreitada—Extensão, 2864^ml,48

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

4.^a Empreitada—Extensão, 2843^ml

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

5.^a Empreitada—Extensão, 2040^ml

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

6.^a Empreitada—Extensão, 2462^ml,10

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

7.^a Empreitada—Extensão, 4.400^ml

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

8.^a Empreitada—Extensão, 1291^ml,30

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

Empreitada unica—Extensão, 20.316^ml,40

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

Empreitada unica—Extensão, 20.316^ml,40

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

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

Porto, 8 de junho de 1901.

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

Caminhos de ferro do Estado**Direcção do Sul e Sueste**

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 6 de agosto proximo, perante a Direcção dos ditos Caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de drogas.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 96000 réis.

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

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 18 de julho de 1901.

Fornecimento de chapas de ferro

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 9 de agosto proximo, perante a Direcção dos ditos Caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 2.000 chapas de ferro ondulado e galvanizado.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 108000 réis.

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

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 20 de julho de 1901.

Empreitada

Faz-se publico que no dia 30 de agosto proximo, pelas 12 horas da manhã, na Direcção do Caminho de ferro do Sul e Sueste, Largo de S. Roque, n.º 22, se procederá ao concurso para arrematação da 1.^a empreitada de terraplenagens, enrocamento e empedrado, no 1.^o lanço de prolongamento do Caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas, cujo projecto e condições, bem como programma e clausulas do concurso, estão patentes na referida Direcção, em todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde.

O deposito provisorio para ser admittido á licitação é de réis 750000, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento do valor total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem a adjudicação da obra fôr feita, depositos que serão feitos na Caixa Geral de Depósitos á ordem da referida Direcção dos Caminhos de ferro. Lisboa, 19 de julho de 1901.

**Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes****Fornecimento de petroleo**

No dia 12 de agosto pela 1 hora da tarde, na estação central da Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 60.000 kilogrammas de petroleo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de St.^a Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Clâteaudun.

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

Lisboa 11 de julho de 1901.

Fornecimento de chapas de ferro

No dia 26 d'agosto proximo, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de chapas de ferro para paineis de carruagens.

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

Lisboa, 26 de julho de 1901.

Interrupção Fregeneda-Barca d'Alva

Pode expedir-se sem reserva pelos prazos de transporte, remessas de grande e pequena velocidade para além de Barca d'Alva.

Nota.—O presente Aviso annulla e substitue o de 24 do corrente. — Lisboa, 29 de Julho de 1901.

Fornecimento de azelte de oliveira

No dia 12 de agosto pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 60.000 kilos de petroleo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e affixadas em todas as estações das linhas d'esta Companhia.

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

Lisboa, 11 de julho de 1901.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

ESTORIL **Hotel de Paris** — Casa de 1.^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 provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

LEIRIA **Hotel Central.** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcitavel. — 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.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

LISBOA **C. Mahony & Amaral.** — Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^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\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^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, successores. — 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 hotéis com boas accommodações e os mais bem situados O da Praia, abre no dia 1 de Julho. Preço de 800 réis para cima. — Proprietaria, Antonia Maria Alves Porto.

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

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

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

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

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

Pernambuco, Bahia, Riode Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

Em 6 de Agosto

O paquete Nile.

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL				QUELUZ				LISBOA				Lisboa				Guarda				Lisboa				BEIRA ALTA							
C. Sodrê		Algês		C. Sodrê		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.			
5-5 m.	5-25 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-35 m.	6-55 m.	6-35 m.	7-6 m.	7-30 m.	8-0 m.	8-55 m.	12-49 n.	1-50 n.	3-32 t.	2-30 m.	4-0 m.	8-55 m.	10-40 m.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-35 m.	7-50 m.	8-38 m.	9-9 m.	9-35 m.	10-5 m.	10-5 m.	9-45 m.	3-35 t.	5-8 m.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	6-35 m.	8-25 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	11-0 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
7-15 m.	7-40 m.	8-0 m.	8-25 m.	6-35 m.	9-20 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.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
8-5 m.	8-25 m.	9-0 m.	9-20 m.	6-35 m.	9-55 m.	10-50 m.	12-40 t.	1-11 t.	1-59 t.	12-40 t.	1-11 t.	1-30 t.	1-59 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
8-45 m.	9-5 m.	9-30 m.	9-55 m.	6-35 m.	10-50 m.	11-25 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	6-35 m.	11-25 m.	12-20 t.	2-40 t.	3-11 t.	3-30 t.	2-40 t.	3-11 t.	3-30 t.	4-0 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
10-15 m.	10-40 m.	11-0 m.	11-25 m.	6-35 m.	12-20 t.	12-55 t.	3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
11-5 m.	11-25 m.	12-0 m.	12-20 t.	6-35 m.	12-55 t.	1-50 t.	4-40 t.	5-12 t.	5-30 t.	4-40 t.	5-12 t.	5-30 t.	6-0 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	2-25 t.	6-35 m.	2-25 t.	3-20 t.	5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
1-15 t.	1-40 t.	2-0 t.	2-25 t.	6-35 m.	3-20 t.	3-55 t.	6-33 t.	7-4 t.	7-30 t.	6-33 t.	7-4 t.	7-30 t.	8-0 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	6-35 m.	3-55 t.	4-50 t.	7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	8-59 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	6-35 m.	4-50 t.	5-25 t.	8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.	8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.	10-0 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	6-35 m.	5-25 t.	6-20 t.	10-40 n.	11-11 n.	11-30 n.	10-40 n.	11-11 n.	11-30 n.	12-0 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-35 m.	6-20 t.	6-55 t.	6-55 m.	7-48 m.	8-15 m.	6-55 m.	7-48 m.	8-15 m.	8-38 m.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-35 m.	7-50 t.	8-25 n.	7-0 m.	8-0 m.	8-30 m.	7-0 m.	8-0 m.	8-30 m.	9-0 m.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	6-35 m.	8-25 n.	9-20 n.	7-15 t.	8-25 n.	9-0 n.	7-15 t.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.	6-35 m.	9-20 n.	9-55 n.	8-0 n.	9-0 n.	9-30 n.	8-0 n.	9-0 n.	9-30 n.	10-0 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	6-35 m.	10-50 n.	11-25 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	10-20 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
8-5 n.	8-25 n.	9-0 n.	9-20 n.	6-35 m.	11-25 n.	12-20 n.	10-55 n.	11-48 n.	8-41 n.	10-55 n.	11-48 n.	8-41 n.	9-30 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	6-35 m.	12-30 n.	12-50 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	11-41 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.	6-35 m.	12-30 n.	12-50 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	11-41 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	6-35 m.	12-30 n.	12-50 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	11-41 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
11-5 n.	11-25 n.	12-0 n.	12-20 n.	6-35 m.	12-30 n.	12-50 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	11-41 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	6-35 m.	12-30 n.	12-50 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-55 n.	11-41 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	3-55 t.	5-25 t.	9-20 n.	10-50 n.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.		
C. SOODRÊ P. ARCOS C. SOODRÊ				Lisboa Sacavem Lisboa				Lisboa Povoas Lisboa				Lisboa V. Franca Lisboa				Lisboa V. Franca Lisboa															
5-30 m.	5-55 m.	6-5 m.	6-30 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.
11-30 m.	11-55 m.	12-5 t.	12-30 t.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.
1-0 t.	1-25 t.	1-5 t.	2-0 t.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.
2-30 t.	2-55 t.	3-5 t.	3-30 t.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.
8-30 n.	8-55 n.	9-5 n.	9-30 n.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.
10-0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11-0 n.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	10-44 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t					

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Herzog**. Sahirá a 9 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Anvers e Bremen, vapor allemão **Trier**. Sahirá a 10 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



Barcelona, Port Vendres, Cete e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a 6 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeus, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 14 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cabedello e Paranagua, vap allemão **Taquary**. Sahirá a 7 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Corunha, La Pallice (La Rochelle) e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 2 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 12 de agosto. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 4 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Havre e Anvers, vapor sueco **Karin**. Sahirá a 24 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 6 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



Manaus e Maranhão, vapor allemão **Paraguasse**. Sahirá a 23 d'agosto. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Marselha e Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 3 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Amazonense**. Sahirá a 3 d'agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



Pará e Manaus, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a 15 de agosto. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.º



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



Paranaguá, vapor allemão **Desterro**. Sahirá a 7 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco e Maceió, vapor ingl. z **Explorer**. Sahirá a 6 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **São Paulo**. Sahirá a 7 de agosto. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Coblenz**. Sahirá a 13 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 20 de agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Pompa**. Sahirá a 8 de agosto. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.º



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 14 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 6 d'agosto. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.º

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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