

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR
C. XAVIER CORDEIRO
CORRESP. MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELAS, Leopold Kirsch. — L. MARQUES, J. M. Costa.

Proprietário-diretor-editor
L. DE MENDONÇA E COSTA
J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO
T. do Sacramento ao Carmo, 7 // Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA // TELEPHONE N.º 27
End. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa 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 mensais 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.	Paginas
TRACÇÃO ELÉCTRICA	253
TARIFAS DE TRANSPORTE	254
OS FREIOS AUTOMÓTICOS DO ASCENSOR MUNICÍPIO BIBLIOTHECA EM ACCÃO	257
NOTAS DE VIAGEM — XV — Genova a Nice e o sul da França	258
A NOSSA REDACÇÃO	259
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e estrangeiros	260 e 261
NUMERO EXTRAORDINÁRIO	262
LINHAS PORTUGUEZAS Mirandela a Bragança — Famalicão a Guimarães — Companhia Real e Sudeste — Gaia e Espinho — Nova locomotiva — Alto Minho — Ramal de Setúbal — Cintra à Praia das Maçãs.	262
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Rússia	262
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de administração (continuação)	263
AVISOS DE SERVIÇO	264
ARREMATAÇÕES	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 dissemos, a installação mechanica é dupla, sendo um dos grupos destinados ao movimento perfeitamente igual ao outro, e cada um podendo trabalhar ou conjuntamente ou isolado do seu semelhante. O apparelho tensor deverá pois ser também 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功用 do tensor, completando com a planta a interpretação d'este machinismo, 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 \square , 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功用ará 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 paralelas, 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 elles 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 supporte cravado no montante do tambor; assim, a haste pôde 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, pôdem 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 possível, o seio que os ramos da cadeia fazem sempre, mórmente o ramo distendido, quando em movimento.

O sistema 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 queira, 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 pôde 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.

Convém nesta altura explicar como se coloca 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 górnés dos roletes g_1 , g_2 , estão dispostos arcos metalicos que se oppõem á saida completa das cadeias para fóra dos górnés; 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 orgãos 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 imediatamente 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 imediata, 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, differenciando-se numa escala qualquer economica se distinguem numa escala inversa de sympathia! E' na suprema elegancia que se traduz a suprema atração, 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 crie na esphera da actividade universal, e na nossa modesta esphera de accão, não o desconheceremos. 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 concorrença, 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 mecanismo motor se pronunciasse, não seríamos 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 orgãos em função, poder substituir se por qualquer dos modernos processos de movimento, sobresaindo o electrico que conta já no seu activo inumeros 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 distinto, 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, nimiramente 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 sedutora 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 município.

A carta que recebemos é um indicio do que afirmamos.

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 phemoneno 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 phemoneno apenas nos conductores electricos, mas nos cérebros. A indução das ideias é cosa sabida, como são certas as correntes de opinião provocadas por um espirito de alto potencial, que exerce 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-elogo, do Jupiter da telegraphia terrestre enfiada. Tambem vi memoriaes de pretendentes a fiscaes electricos, e instellados de erudição technologica, e de nomes barbaros com vibrações que arranham os nossos ouvidos meridionaes.

É claro que a força electro-motriz derivada de tantos conhecimentos exerce 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 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 armado 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 cregou 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 Rubmkorf é percorrido por duas correntes instantaneas e de sentidos contrarios; directa e inversa. A electro-polemica estabelecida, corrente interrompida como é necessário, 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 suspensos 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 cjdade 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 esperança de que seja devorado por um incendio, se não se sumir no rio pela derrocada de outro muro de caes que faça la *cultute*; 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 ahi 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 conspicua dos reguladores electricos serviu-nos de isolador.

Pela corrente inversa com tudo, mais intensa porque houve aquia 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'aquele 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 atmosphera 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 faísca que salta num apparelho de murro como o de Buguet se origina a inflammatiō d'uma mina. Já não queria tanto barulho.

Bastar-me-hia que á maneira de *muda*, a que chamam *relais*, pudesse o que dissémos 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 nro 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 pôde 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 difícil 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 sofrerem 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 technico 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 trajecto 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 trajecto 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 technico 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 sistema 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 OFICIAL

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», aprovados por alvará régio de 4 de dezembro d'aquelle anno: hei por bem nomear o Conde de Paçô Vieira e Alvaro Aurelio de Sousa Rego para membros efectivos do conselho de administração da sociedade «Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares», em substituição dos falecidos 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, aprovar 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 sucedido 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 carbono 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 instruções de 28 de abril de 1891, aprovadas por portaria da mesma data.

Estipularam-se minuciosas condições para os transportes gratuitos de substancias anti-phylloxericas, de apparelhos 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 nello 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 construções 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 nello se continham, destinou a quantia de 60:000\$000 réis annuas para a reducção, tanto nos caminhos de ferro do Estado como de companhias, das tarifas de adubos chímicos.

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 recaia 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 máquinas agrícolas ou industriaes e de adubos, correctivos e insecticidas.

Força é confessar: foi maior para o agricultor o efecto 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 detimento da administração, que em milhares de toneladas realizava uma receita digna de nota e applicável aos indispensaveis melhoramentos da exploração technica.

O decreto de 28 de outubro de 1898 veiu acrescentar á lista dos transportes gratuitos nas linhas do Minho e Douro os esteios de granito ou de lousa 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, mórtemente 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 restrições. As formalidades a preencher são diversas conforme os casos.

Ao mesmo tempo os abusos multiplicam-se e revestem fórmulas que dão lugar 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 comércio 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 bônus sem compensação.

Transportam-se gratuitamente toneis armados. Pretende-se esse beneficio, tanto na ida como na volta, para máquinas que veem a Lisboa sofrer 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, veiu tornar directamente applicável a melhoramentos da exploração

de cada linha as quantias nelloas cobradas. Maior beneficio será pois prestado hoje á agricultura pela applicação de taxas modicas, pouco mais que estatisticas, a milhares de toneladas — sem aggravamento sensivel 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 relatorio 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 efeitos dos decretos de 3 de setembro e 20 de outubro de 1893:

«Foi consideravel o efeito moral produzido por estas provisões, pelas quaes o Estado procurava promover os progressos agrícolas, renunciando a receitas que pouco avultavam nos rendimentos do Thesouro, se bem que mais aggravou a desegualdade 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 agrícolas, os lavradores, principalmente o pequeno cultivador, não usufruiram beneficio sensivel, porque no preço dos adubos não influiu a diminuição da despesa, altas modicas 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 condução das remessas. O custo da tracção subiu muito pela elevação do preço do carvão. As direcções vêem se obrigadas a despesas consideraveis, e careciam, para fazer bom serviço, de adquirir material circulante e encerados e de aumentar 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 sensivel 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 estatistica é bem significativa, pois mostra a tonelagem dos transportes gratuitos em 1898 e 1899 e as importâncias 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 estatistica, melhorando quanto possível 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 estatisticas, e acabando nas linhas do Estado com bonificações que são mais simplesmente obtidas pelo estabelecimento de uma tarifa extremamente reduzida, correspondente ao preço efectivo do transporte.

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

Se o presente projecto de decreto merecer a approvação de Vossa Majestade, conseguir-se-ha introduzir, nesse capitulo importante da exploração das linhas do Estado, a desejarvel 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 resprentou 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 agrícolas ou industriaes, e esteios de pedra, nos caminhos de ferro do Estado, regidos pelos preceitos do regulamento de 27 de dezembro de 1888, pelas instruções de 28 de abril de 1891, pelo decreto de 3 de setembro de 1898, e pelo n.º 1.º das instruções 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 agrícolas, etc.....	27	68\$740	420	1:199\$770	—	—\$—	58	62\$420
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 distrital de Cahide.....	—	—\$—	—	—\$—	52	147\$400	50	58\$870
	11:845	8:970\$930	17:223	14:741\$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 agrícolas 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 ascendeia 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 agrícolas 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.—REI.—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 veiu 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, veiu d'envolta a introducção 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 aglomeração 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 oferece a preços infimos que devem agradar a todo o comércio.

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 inclue 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.

Reducao 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 Caceres.

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 legalmente e exactas, nas notas d'expedição, as moradas dos consignatarios.

Tem razão, e tão justo isto é, que até consideramos inutil dizer-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 accão

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-quedas. Narremos o caso:

No dia 1 do corrente, pelas 4 horas da tarde, effetuava 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 accão 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 ocupavam as cabines; dando-se o episodio engracado 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 machine; 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 sistema 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 atentiosos bombeiros, que effectuaram com a maior gentileza este salvamento de novo genero. Um numeroso concurso de publico, a quem sobeja 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 apparelhos, 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 naquelle encantador percurso de seis horas incompletas.

A linha segue continuamente entre a margem do Mediterraneo e a grande cadeia dos Alpes Marítimos que mais adeante 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 marítimo, proximo de Savona a estatua colossal da Virgem, o porto, a bella bahia; mais adeante 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 contínua aglomeração 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 estâncias 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 larguezza á descripção que tenho que fazer da bella rête 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 príncipe cujos principaes rendimentos são a receita do aluguer do notável casino onde se jogam fortunas durante todo o anno.

Entregando-se ao culto da arte e ao goso das viagens, sem políticos a aturar, sem questões religiosas nem vinicolas a resolver, muito feliz deve ser aquelle príncipe 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 príncipe 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 edifícios, 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 artístico, é o palacio, que se vê das 10 ás 3, mas que não é muito notável.

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 aparecem 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 pelica, 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 Beau-lieu e Villefranche, na ultima das quaes vemos a bella bahia, onde annualmente se reunem as esquadras francesa, russa e americana, a bordo das quaes se dão luxuosos bailes em que se permitem amores internacionaes, tal como sucede ainda ha dias no nosso Tejo, no baile a bordo do cruzador *Floriano*.

Nice é o ponto principal d'aquele 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 attractivos que fazem de Nice um centro importantíssimo 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 aí installados numa elegante estação os seus serviços activos.

Fui aí 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 próprio, muito importante no litoral, na extensão de 400 kilómetros.

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

A nossa redacção

Partindo para o estrangeiro o nosso director, a realizar 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 distinto engenheiro sr. Oliveira Simões, coadjuvado pelo sr. Alfredo Mesquita, que desde muito já nos presta o seu valioso auxílio, impondo-nos à sua extraordinaria modestia o maior silêncio a este respeito.

Faltando embora a esse preceito, não nos calamos hoje dizendo quanto nos tem sido preciosa essa colaboração 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 exercício de 1900-1901.

São na realidade invejáveis os resultados consignados naquelas 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 exercício anterior, vemos que as vendas aumentaram no presente em 107:463:904 réis.

Os direitos de importação directa cresceram paralelamente.

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 importância comprehendem-se 7:524:460 réis provenientes da liquidação da arbitragem respectiva aos prédios cujo usufruto era contestado pelo governo.

Os três distritos melhores fregueses 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 importância de 537:920:730 réis.

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

As comissões e bonus de renda aumentaram também 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 fabrício elevou-se, no total, a 2.564.046 kilogrammas, equivalendo ao valor venal de 9.473:35:820 réis. Houve, por consequência, um accrescimo sobre o exercício anterior, de 161.194 kilogrammas, ou 598.693:590 réis. A média do preço do tabaco fabricado foi de 747 réis, tendo sido, no exercício precedente, de 779,5 réis. O relatório explica esta diminuição de preços, por diferenças de cambio e economias sensíveis no fabrício.

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

As despesas gerais e de fiscalização privativa tiveram, no conjunto, um aumento de 11:866:595 réis. Quanto á fiscalização, declara o relatório que, por enquanto, só pode a Companhia operar sobre o regimen dos premios, mas de que já proveiu uma economia que espera ver crescer nos seguintes exercícios.

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 exercício foram, deduzidas as verbas aplicadas a reservas, amortizações, e partilha com o estado e com o pessoal, de 911:111:111 réis, que se distribuem pela fórmula 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. Cumple 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 exercício 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 affluiram 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 teem 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 predias 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 Phosphorus não tiveram grande movimento, mas ficam firmes a 76:000.

Em valores africanos tem a primaria 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 oscilhou 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
» cheque.....	37 7/8	37 3/4	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	750	752	No mercado.....
» cheque....	756	759	Agio Buenos Ay
Berlim 90 d/v.....	306	307	res.....
» cheque....	310	311	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	306 1/2	307 1/2	Premio da libra...
» cheque...	310 1/2	311 1/2	e
Madrid cheque ...	915	925	1:790

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	30	31
Lisboa: Inscrições 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	35,80	38,75	38,80	38,85	38,80
Obrig. 4% 1888	19.800	—	—	19.850	19.800	19.850	19.850	19.850	19.850	19.800	19.850	19.800	—	—
» 4% 1890 assent....	—	—	—	—	—	47.800	47.800	—	—	—	—	—	—	—
» 4% 1890 coupon...	—	—	—	—	—	—	—	55 500	—	55 500	55.600	55.500	—	—
» 4½% assent....	55.400	55.400	55.400	55.500	55.500	—	55.000	—	—	55.500	55.500	—	55.800	—
» 4½% coup. int...	55.000	55.300	55.200	55.300	—	55.000	—	—	—	55.500	55.500	—	55.800	—
» 4½% externo....	—	—	—	—	—	—	—	128.500	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
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.º 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. prediaes 6%	—	94.700	91.400	94.800	94.700	94.700	—	94.600	94.60	94.000	94.700	—	—	—
» » 5%	91.200	—	91.200	91.350	91.200	91.000	91.000	91.000	91.000	—	91.200	91.400	91.500	—
» Comp.º Phosphoros.	—	—	—	—	—	—	90.500	—	90.800	—	90.600	—	90.600	90.600
» C.º Real 3% 1º grau	82.000	81.800	81.800	—	—	82.000	82.000	—	82.500	—	—	—	82.400	—
» » 3% 2º grau	20.550	—	20.550	20.550	20.550	20.500	20.500	—	20.500	20.600	—	20.250	20.550	20.200
» C.º 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% 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.º Real.....	—	65	—	—	—	—	—	65	—	65	—	—	65	—
» Madrid Caceres....	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.º Real 1º grau	320	321	323	322	323	327,75	325	—	325,75	322	323	322	324,25	—
» » 2º grau.	80	81	81	81,50	80,50	79,25	79,25	79	79	79	79,25	79	79	—
» C.º Beira Alta.....	—	—	—	74,50	74,50	74,50	—	76	76	76	—	—	—	—
» Madrid Caceres....	83,50	85	86	86	—	—	85	—	86	85	—	86	—	—
» N. Hesp. (1.º 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	—
Amsterdam: 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 portuguezes e hespanhoes

Linhos	Periodo de exportação	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes Réis	Kilom.	Totaes Réis	Kilom.	Totaes Réis	Kilom.	1901
COMPAGHIA REAL	de a								
Antiga rēde e nova não garantida	2 8 Julh	693	87.660.000	126.493	693	86.725.415	125.144	1.990.901.000	1 950.269.111
	9 15	»	83.168.000	120.011	»	80.725.415	125.144	2 074.069.000	2 036.994.526
	16 22	»	84.146.000	121.422	»	86.725.415	125.144	2 158.215.000	2 123.719.941
Nova rēde garantida	2 8 Julh	380	10.365.000	27.276	380	11.204.585	29.485	233.95.000	241.768.889
	9 15	»	10.604.000	27.905	»	11.204.585	29.485	244.599.000	252.973.474
	16 22	»	10.649.000	28.023	»	11.204.585	29.485	255.248.000	264.178.059
	18 24 Jun.	488	22.779.365	46.679	488	21.648.740	44.362	475.873.341	421.126.048
Sul e Sueste	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	28 3 Jun.	353	25.839.463	73.199	353	27.272.674	77.259	493.890.373	460.581.306
Minho e Douro.....	4 10	»	23.372.466	66.210	»	23.158.390	65.604	517.262.839	483.739.690
	11 17	»	21.066.988	59.679	»	22.031.652</			

Numero extraordinario

Como prometteramos publicámos no dia 25 um numero extraordinario, 14 bis, 326 supplementar, dedicado á casa Arthur Koppel, de Berlim, ilustrado 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 transcripção 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 ja deu parecer ácerca do inquerito administrativo aberto sobre o pedido de concessão d'esta linha. Consta-nos, apezar das reservas, que sempre se manteem 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 condução de variadíssimos artigos, que até agora não se fazia por dificuldade 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 oficinas geraes da Companhia Real, por empregados d'estas oficinas e do deposito de Campolide, já foi experimentada e posta em serviço dos comboios rápidos e expressos da linha do norte. Tem o n.º 65.

Alto Minho — Vae ser aberta no Porto a subcrição 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 subcrição será feita em prestações não inferiores o p. c., nem superiores a 40 p. c. do capital sub-

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

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 agrícola, 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 públicas 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 construído 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 ingleses, 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 Maçãs — 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 intervêm agora o Banco Hispano Americano, de recente criação—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 preparatórios começariam nos primeiros dias d'este mez, ainda que até agosto não se abrisse a subcrição de acções e que o Marquez de Asnar sairia breve para Londres para assistir a uma reunião que deve haver a propósito d'este caminho de ferro.

Foi prorrogado 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 Vilalba com Rivadeo, facilitando a exportação das riquezas mineiras da província de Lugo.

Vão muito adeantadas as obras para o estabelecimento da segunda via ferrea de Madrid a Irun, entre as estações de Pozuelo e Vilalba. 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 época, tão complicado é.

A direcção geral de obras publicas de Hespanha anunciou 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 comercial 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 concluida 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 Guiros, 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 acordo de que resultará a construcção de uma linha ferrea directa entre as duas cidades, devendo os trabalhos começar imediatamente.

*

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 acordo 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 amarralos para fazerem o percurso.

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

A partir de 1 do corrente tambem o comboio rapido leva carruagens 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 construções e trabalhos complementares	136:075\$082
Mobilia, utensílios e ferramentas.....	20:457\$269
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 minimo de amortização 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 de 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

142:830\$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, acrescentado 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 aumentado 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.....

29:990\$300

sendo assim elevada essa reserva a

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 logar competente (doc. n.º 5) o desenvolvimento de todas as operações, em dinheiro, em 1900 e da aplicação dada aos fundos recebidos.

Esse documento resume-se assim :

Recursos

Saldos 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.º 7.952,59	1:431\$463
Credit Lyonnais — c/ deposito Fr.º	
65.465,60	14:194\$253
Société Générale.... Fr.º 979,80	170\$364
Bank für Handel & Industrie Mk.º	
778.129,00.....	175:079\$025
Glyn, Mills, Currie & C.º £ 18.17.8	84\$977
Banco Lisboa & Açores (cambiales)	
£ 124.764.12.5 Fr.º 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 diferentes estações da linha.....	4.728:845\$415
2.º—Dinheiro recebido de receitas fóra do tráfego...	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 Socorros, 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 mobiliário, atraço 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 proveniencias ...	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
4º— " " a diversos por serviços combinados.....	133:546\$532
5.º— " " em c/ corrente..	247:302\$299
6.º— " por diferenças de cambio em transferências 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., 1º grau (terrenos do Tejo).....	45:522\$297
12.º—Pago por restituição á Caixa de Socorros, 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.º (sentença judicial).....	2:700\$000

Saldos em 31 de dezembro de 1900 :

Caixa em Lisboa.....	73:469\$382
Letras de cambio.....	479\$405
Agencia aduaneira de Lisboa...	10:307\$154
Agencia em Paris. Fr.º 1.454,96	261\$923
Crédit Lyonnais c/ deposito Fr.º	55:505\$555
221:771,22	
Société Générale du Crédit Industriel & Commercial Fr.º	2\$556
14,20.....	
Bank für Handel & Industrie Mk.º	
815.828,00.....	183:561\$300
Banco Lisboa & Açores £ 124.000	566:535\$249
Fr.º 47.418,04.....	
A deduzir	890:212\$524
Glyn, Mills, Currie & C.º	
£ 5-8-11	24\$506
	890:188\$018
Somma total, réis.....	7.065:619\$181

(Continua).

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Paragens dos expressos

Em quanto tiverem de efectuar-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 consignatários 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'aqueles 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 ordinários.

Precos de ida e volta incluido 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 inclusivamente, 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.

É permitido aos passageiros de 1.ª classe ocuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinário, excepto nos comboios Sud-Express, mediante pagamento do respectivo supplemento. Demais condições vê os cartazes affixados nos logares do costume. — Lisboa, 29 de julho de 1901.

Caminho de ferro do Porto á Povoa 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 kilómetro.

Peso mínimo 6.000 kilos ou pagando como tal.

Percurso mínimo 30 quilómetros ou pagando como tal.

Condições

1.º Além dos preços acima cobrar-se-hão as despesas accessórias, d'harmonia com a respectivatarifa.

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

3.º Quando os consignatarios 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 consignatario no primeiro caso a descarga á razão de 100 réis por tonelada e no segundo caso 1.000 por wagon e periodo indivisivel de 24 horas.

4.º 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.

ARREMATAÇÕES

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Linha do Bougado-Guimarães-Fafe**Secção de Guimarães a Fafe**

No escriptorio da companhia, rua de Ceilofeita 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.º 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 accessórias e edificio de officinas e annexos.

2.º Empreitada—Extensão, 2.858^{ml},30

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

3.º Empreitada—Extensão, 2.864^{ml},48

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

4.º Empreitada—Extensão, 2.843^{ml}

Freguezia de S. Romão de Mezão-Frio, concelho de Guimarães, constante de terraplenagens, obras de arte, obras accessórias, tunel e estação de Passô e annexos.

5.º Empreitada—Extensão, 2.940^{ml}

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

6.º Empreitada—Extensão, 2.462^{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 accessórias.

7.º Empreitada—Extensão, 4.400^{ml}

Freguezia de Cepões, concelho de Fafe, constante de terraplenagens, obras de arte e obras accessórias.

8.º Empreitada—Extensão, 1.291^{ml},30

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

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, pôdem 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 provisório para ser admittido a licitar é de 96.000 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 lugar, aquelle na thesouraria do Caminho de Ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22), onde pôdem 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 provisório para ser admittido a licitar é de 108.000 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 lugar, aquelle na thesouraria do Caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22), onde pôdem 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.º 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 provisório para ser admittido á licitação é de réis 750.000, 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 Depositos 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. Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Chateaudun.

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

Lisboa 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 commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de chapas de ferro para painéis 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

Pôde 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 commissão 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 relógio 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carraspara 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. Accomodações para familias. Mesa esmerada e abundante.— Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

ESTORIL Hotel de Paris — Casa de 1.ª ordem.—Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos —Preços razoaveis. — Prop. 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 1.500 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 inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.ª ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

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

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

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.800 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Ceila e Vallado. — Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Prop. Antonio de Sousa Romão.

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

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

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central —Prop. Lopez Munhos.

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

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

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

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

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica, Accomodações para 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. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

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

COMPANHIA REAL			LISBOA	QUELÜZ	LISBOA	Lisboa	Guarda	Lisboa	BEIRA ALTA		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Figueira	Pamp.	Figueira
5- 5 m.	5-25 m.	6- 0 m.	6-20 m.	6-35 m.	7-40 m.	8-12 m.	8-31 m.	8-0 m.	8-55 m.	9-0 m.	9-32 t.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-40 m.	9-40 m.	9-9 m.	9-35 m.	10- 5 m.	11- 6 m.	12-49 n.	1-50 n.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.	11-59 m.	12-45 t.	12-35 t.	5- 8 m.
7-15 m.	7-40 m.	8- 0 m.	8-25 m.	11-40 m.	11-11 m.	12-30 t.	12-59 t.	12-40 t.	1-11 t.	1-30 t.	1-59 t.
8- 5 m.	8-25 m.	9- 0 m.	9-20 m.	12-40 t.	1-11 t.	1-30 t.	1-59 t.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3- 0 t.
8-45 m.	9- 5 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-40 t.	3-11 t.	3-30 t.	4- 0 t.	2-40 t.	3-11 t.	4-30 t.	5- 0 t.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	6- 0 t.	3-40 t.	5-12 t.	5-30 t.	6- 0 t.
10-15 m.	10-40 m.	11- 0 m.	11-25 m.	4-40 t.	5-12 t.	5-30 t.	7- 0 t.	4-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7- 0 t.
11- 5 m.	11-25 m.	12- 0 m.	12-20 t.	6-33 t.	7- 4 t.	7-30 t.	8- 0 n.	6-33 t.	7- 4 t.	7-30 t.	8- 0 n.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 t.	8- 6 n.	8-30 n.	8-59 n.	7-35 t.	9-12 n.	9-30 n.	10- 0 n.
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.	10- 0 n.	8-40 n.	11-11 n.	11-30 n.	12- 0 n.
1-15 t.	1-40 t.	2- 0 t.	2-25 t.	10-40 n.	11-11 n.	11-30 n.	12- 0 n.	10-40 n.	11-11 n.	11-30 n.	12- 0 n.
2- 5 t.	2-25 t.	3- 0 t.	3-20 t.								
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.								
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.								
4-15 t.	4-40 t.	5- 0 t.	5-25 t.								
5- 5 t.	5-25 t.	6- 0 t.	6-20 t.								
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.								
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.								
7-15 t.	7-40 t.	8- 0 n.	8-25 n.								
8- 5 n.	8-25 n.	9- 0 n.	9-20 n.								
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.								
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.								
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.								
11- 5 n.	11-25 n.	12- 0 n.	12-20 n.								
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.								
C. SOORÉ			P. ARCOS	C. SOORÉ	Lisboa	Sacavém	Lisboa	TORRES	FIGUEIRA	TORRES	MINHO E DOURO
5-30 m.	5-55 m.	6- 5 m.	6-30 m.	7-30 n.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	9-43 m.	6-21 t.	—	PORTO
11-30 m.	11-55 m.	12- 5 t.	12-30 t.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	9-45 m.	7-20 t.	—	FAMALICÃO
1- 0 t.	1-25 t.	1- 5 t.	2- 0 t.	10-20 m.	11- 4 m.	11-25 m.	12- 9 t.	1-10 t.	2-42 t.	7-50 t.	PORTO
2-30 t.	2-55 t.	3- 5 t.	3-30 t.	11-20 m.	12- 4 t.	12-30 t.	1-17 t.	11-30 m.	3-6 m.	9-11 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.	12-30 t.	6-10 m.	9-30 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 t.	6-10 m.	10-45 n.	
11-30 n.	11-55 n.	12- 5 n.	12-30 n.	10- 0 n.	10-44 n.	11- 5 n.	11-49 n.	12-15 n.	1-17 n.	10-54 n.	
C. Sodré			Castanheira	C. Sodré	Lisboa	Povoa	Lisboa	Espinho	Porto	Espinho	MINHO E DOURO
a 6-10 m.	6-47 m.	a 6-15 m.	7-21 m.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	7-45 m.	c 8-35 m.	c 6-15 m.	PORTO
6-15 m.	7-21 m.	6-55 m.	7-32 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	8-50 m.	9-51 n.	7-10 m.	FAMALICÃO
7- 0 m.	7-52 m.	7- 8 m.	8- 0 m.	10-20 m.	11- 4 m.	11-25 m.	12- 9 t.	10-15 m.	11-15 m.	c 8-55 m.	PORTO
a 7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-51 m.	a 7-40 m.	12- 4 t.	12-30 t.	1-17 t.	12-55 t.	1-54 t.	11-22 m.	FAMALICÃO
7-45 m.	8-51 m.	8-25 m.	9- 2 m.	8-30 t.	1-35 t.	2-30 t.	3-54 t.	8-30 t.	3-49 t.	12-20 t.	
8-30 m.	9-32 m.	8-38 m.	9-30 m.	9-10 m.	10-21 m.	12-11 n.	5-30 m.	9-10 m.	3-5 t.	1-50 t.	
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-21 m.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	10-47 n.	4-55 t.	4-55 t.	
9-15 m.	10-21 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9- 8 n.	12-30 n.	5-5 t.	8-35 n.	
10- 0 m.	10-52 m.	10- 8 m.	11- 0 m.	5- 0 m.	11-51 m.	7-28 m.	9-25 m.	6-23 t.	6-45 t.	6-45 t.	
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-25 m.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	7-30 m.	7-35 m.	7-35 m.	
10-45 m.	11-51 m.	11-51 m.	12- 2 t.	4-8 t.	4- 8 t.	4-30 t.	5-29 t.	8-45 m.	8-50 m.	8-50 m.	
a 12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.	4-45 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	9-30 m.	10- 5 m.	12-35 t.	
12-15 t.	1-21 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	12-30 t.	1- 5 t.	2-40 t.	
a 1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-51 t.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	12-30 t.	3- 5 t.	4-10 t.	
a 1-45 t.	2-51 t.	2-25 t.	3- 2 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9- 8 n.	12-30 t.	5- 5 t.	4-45 t.	
a 3-10 t.	3-17 t.	3-15 t.	4-21 t.	12-30 n.	1-21 t.	1-35 n.	2-59 n.	12-30 t.	5- 5 t.	5- 5 t.	
3-15 t.	4-21 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	8-45 m.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	12-30 t.	5- 5 t.	4-45 t.	
4- 0 t.	4-52 t.	4- 8 t.	5- 0 t.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	12-30 t.	5- 5 t.	5- 5 t.	
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-51 t.	11-45 n.	11-45 n.	12-30 t.	1-15 n.	12-30 t.	5- 5 t.	6-12 t.	
4-45 t.	5-51 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	7-45 t.	11-45 n.	a 4- 0 t.	11-16 n.	12-30 t.	6-12 t.	5-30 t.	
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-2								

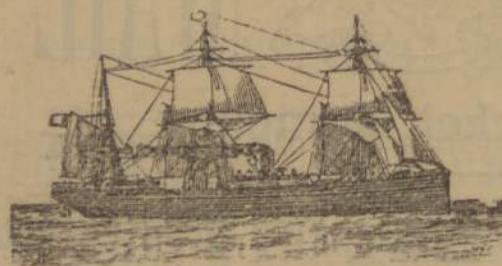
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

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

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

Alberto Centeno & C.ª



Vapores a sahir do porto de Lisboa



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



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



Barcelona, Port Vendres, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barthélémy**. Sahirá a 13 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



Corunha, La Pallice (La Rachelle) e Liverpool, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 22 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 frances **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



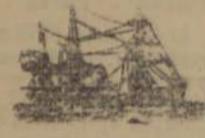
Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 6 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



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



Marselha e Genova, vapor italiano **Columbo**. 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 alemão **Desterro**. Sahirá a 7 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Coblenz**. Sahirá a 15 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. frances **Cordoba**. Sahirá a 17 de agosto. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 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 Capelistas, 31, 1.º



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



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. 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 Pacífico, 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 Capelistas, 31, 1.º

ASCENSOR MUNICÍPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais comoda 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.