

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphicco CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 7. p. v. Caminho de ferro do Minho e Douro. — Transporte de instrumentos e machinas agricolas e industriaes, etc.

Tarifa para aluguer de encerados. Caminho de ferro do Minho e Douro.

SUMMARIO

REFORMA DAS OBRAS PUBLICAS.....	
O ELEVADOR DO CARMO.....	285
PARTE OFICIAL.....	286
TARIFAS DE TRANSPORTE	287
LISBOA A PARIS	287
CAMINHO DE FERRO DO BARREIRO A CACILHAS.....	288
ELECTRICIDADE NO CHIADO	288
O TELAUTOGRAPHO	289
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO	290
AUTOMOBILISMO.....	291 e 292
PARTE FINANCEIRA — Bol-tim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agravos — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hóspedes	292 e 293
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra á Praia das Maçãs. — De Catumbella a Bequella — Eu roncamento. — Caminho de Ferro do Algarve. — A estação de Alvega-O tiga. — P. voa Azambuja. — Estação da Al andega do Po to. — Caminhos de ferro do Estado. — Caminho de ferro de Guimaraes. — Incêndio num comboio	294
LINHAS ESTRANGEIRAS. — Hespanha. — Alemanha. — África Oriental	294
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Relatório do Conselho de administração (continuação)	295 e 296
AVISOS DE SERVICO.....	296
ARREMATACOES.....	297
AGENDA DO VIAJANTE	298
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE SETEMBRO DE 1901	299
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	300

Paginas

285

286

287

287

288

288

289

289

290

291 e 292

292 e 293

294

294

295 e 296

296

297

298

299

300

REFORMA DAS OBRAS PUBLICAS

Ao que se diz, não adeantados os trabalhos para a remodelação dos serviços do ministerio das obras públicas, ministerio que anda sempre em obras, mas que nem sempre as effectua segundo o aconselha o interesse publico, diga-se de passagem.

O ministro, que é um trabalhador sem alardes nem reclamos, na sua estação de aguas certamente foi aproveitando o tempo para pensar nos remedios que deve dar á ultima remodelação que padeceu a sua secretaria.

Já dissémos aqui que ella se assemelhára a um cataclismo geologico, com que se invertiam e convulsionavam todas as camadas. Mas não foi só isso. Foi uma reforma para desfazer o que estava feito por outrem, sem se curar de saber se era bom ou mau o existente.

Haja vista a organização do corpo de engenharia civil. Suprimiram-se classes, modificou-se o quadro, desattendeu-se por completo a legítimos interesses criados, prejudicaram-se vencimentos e sobretudo desalentou-se uma prestante corporação.

As integrações de vencimentos foram verdadeiros sa-

patos de defunto, porque esperam ainda os engenheiros de terceira classe. Só representaram uma realidade para o pessoal da secretaria, por motivos conhecidos.

O relatorio que precede o decreto dictatorial mais parece um artigo de fundo de um jornal politico, cahindo impetuosamente sobre a organização do tempo do sr. engenheiro Pedro Victor, do que uma exposição a El-Rei.

O secretario geral do ministerio ficou com atribuições e prerrogativas que haviam de embarrasar seriamente um ministro, quando a pessoa que exercesse aquelle cargo não fosse um funcionario tão exemplar e digno como o actual, o sr. conselheiro Madeira Pinto.

Os serviços da hydraulica, que são de natureza especial, fundiram-se nos das obras publicas, bem como os dos edificios publicos.

A repartição do commercio continuou a curar de estatutos de associações de socorro mutuo e a publicar os balancetes das companhias, ou as cotações atrazadas das bolsas.

Não se creou uma repartição de trabalho que correspondesse á «direcção geral do trabalho» da França e da Belgica, e d'outros paizes, tendo a seu cargo o serviço de fiscalização dos geradores de vapor e motores, o do trabalho das mulheres, crianças e adultos, as bolsas de trabalho, os tribunaes avindores, a estatistica dos desastres, a instalação das fabricas, os inqueritos e monographias industriaes, as instituições de previdencia e assistencia operaria, e todos os interessantes problemas que se referem á tutela e protecção das classes trabalhadoras, a que os poderes publicos lá fôra prestam tamanha attenção, que constituem objecto de estudos, estatisticas e relatorios interessantissimos, base excellente para a discussão dos complexos problemas sociaes.

Até o nome se tirou a uma pequena secção da antiga Repartição da Industria, creada pelo sr. Campos Henriques, a secção do trabalho industrial; pois passou a chamar-se de estatistica industrial, para ser parallela á da agricultura, apesar do serviço de estatistica ser feito actualmente pela direcção geral de estatistica e dos proprios nacionaes, impropiamente installada no ministerio da fazenda.

Os museus industriaes e commerciaes, que tanto dinheiro tinham custado e que tão bons serviços podiam prestar, suprimiram-se, continuando porém a pagar-se ao pessoal e a renda das casas. Que grande economia!

Dir-se-ha, que de pouco serviam os museus, como estavam. Talvez. Mas neste caso organizassem-se melhor.

Como os queria Antonio Augusto de Aguiar serviam, e serviam para muito.

Eram o coração das escolas industriaes, centralizavam os trabalhos dos alumnos e davam o melhor cunho da natureza do ensino professado, da competencia dos professores, do aproveitamento dos alumnos, e da apropiação d'esses institutos ás necessidades locaes.

Deviam ser tambem mostruários commerciaes e órgãos de propaganda para o conhecimento dos mercados externos, favorecendo-se assim a expansão do nossa exportação.

Meros acordos de chitas dispostas em leque e de velhas amostras com indicações de preços igualmente velhos, em ares ornamentaes, pretenciosas e sem indicações uteis aos comerciantes, de nada serviam praticamente.

Mas Bernardino Machado soube aproveitar os museus, realizando no de Lisboa uma exposição industrial que, por vir depois da implantação da nova pauta das alfandegas, alguma cousa deixou deprehender relativamente á sua influencia na industria portugueza.

E o museu do Porto, que por lei devia ter annexa uma officina de reprodução com que pudesse constituir-se um museu movel, como os organizados em Inglaterra, para a diffusão dos bons modelos de arte industrial, havia de influir salutarmemente no nosso meio artístico, ensinando ao operario o culto da forma da correção das linhas, da elegancia dos ornatos que tanto valor accrescenta ao natural de qualquer artefacto.

Nada se fez comtudo para aperfeiçoar uma instituição que podia ser uma boa ferramenta na mão de operarios habeis, trabalhadores e zelosos. Em vez de se desenferrujar e aguçar, eliminou-se.

Estimariamos que o sr. conselheiro Vargas não procedesse assim, mas os restaurasse, aproveitando ao menos o de Lisboa que tem casa propria, e cujo material, se fôr dispersado, a breve trecho se inutiliza.

Os belgas dizem, forçando a nota, que teem tirado mais resultados do seu celebre museu industrial e comercial de Antuerpia do que do seu porto. Tire se tambem alguma utilidade dos antigos museus, que facilmente se pôdem reconstituir.

Certamente ganhamos mais em instituir museus industriaes e commerciaes em nossa casa, do que em concorrer a algumas exposições internacionaes com pavilhões, delegados, etc.

Os museus ligados com um serviço de informações commerciaes por via dos consules, com exposições parciaes relativas ás praças onde convenha introduzir productos, com indicações de preços, de fretes, de acondicionamentos; poderá contribuir efficazmente para o aumento da riqueza publica.

E' um pequeno memorial que ousamos apresentar ao sr. ministro, mas que envolve um grande plano. Os museus contendem com o ensino industrial e commercial e teem de servir de agentes de informações commerciaes e industriaes. E' essencial imprimir-lhe este duplo caracter.

Só tocamos por ora neste ponto porque o vemos desattendido geralmente pelos nossos reformadores. Aos restantes não nos referimos. Contamos que o provado bom senso do ministro, que é um engenheiro e como tal amante da sua classe, ha de salvaguardar o perigo de reformas espalhafatosas ou de represalias, e o fará referendar um decreto que elimine muitas injustiças que ficaram, premeie devidamente o zelo e competencia dos funcionários, suprima sinecuras, honrando assim o seu nome e sendo proveitoso ao paiz.

O elevador do Carmo

Realizou-se houtem, com feliz exito, o lançamento da ponte do novo elevador do Carmo, um bello melhoramento que Lisboa deve á iniciativa, sempre entusiastica, do nosso amigo e distinto collaborador sr. Raul Mesnier. A operação começou ás 2 horas da tarde, com

a assistencia de muitos convidados, e demorou até ás 6 horas, sem nenhum empeno ou obstaculo que se tornasse necessario remover.

Já aqui publicámos, em tempo, a completa e interessante descripção d'este ascensor, e ao que então dissémos pouco ha a acrescentar, pois a construcção tem obedecido ao plano que descrevemos.

Apenas como esclarecimento, e informação do que hontem se passou, vamos dar uma ideia do modo por que foi feito o lançamento.

Quem, ainda hontem de manhã, passasse pela rua do Carmo, poderia vêr, ao cimo das escadinhas de St.^a Justa, uma grande peça de ferro inclinada para as torres do elevador.

Essa peça era o pilar articulado do viaducto que devia servir de elemento principal ao methodo de lançamento adoptado.

Levantadas as torres nas escadinhas de St.^a Justa com a sua estação inferior ao nível da rua Aurea, a estação superior, cujo nível está a 32 metros da inferior, dista 25 metros do terraço construído em substituição do telhado no predio do ex.^{mo} sr. conde de Thomar, d'onde, pelo chamado jardim do Carmo, os passageiros transportados pelo elevador saem para o Largo do Carmo.

Esta distancia de 25 metros tinha de ser servida por linha de comunicação, necessitando por isso d'um viaducto cujo typo podia ser escolhido entre os numerosos conhecidos e de resultados praticos garantidos. Porém, uma das condições a que devia satisfazer o viaducto era não utilizar as paredes da casa do ex.^{mo} sr. conde de Thomar como ponto d'apoio d'um extremo, e ainda mais era necessário evitar a construcção de andaimes pesados com ponte de serviço e accessorios de montagem obstruindo a rua do Carmo, podendo occasionar desastres pela queda de peças de construcção ou ferramentas etc., exigindo além d'isso, no capitulo da economia, dispêndios consideraveis relativamente á obra em questão; por outro lado era necessário um solido apoio para montar o viaducto em troços successivos e bem assim o pilar correspondente, circumscrevendo o recinto d'estas operaçoes no menor espaço possível, não exigindo mais do que o já provisoriamente ocupado pelo tapume que envolve as obras do elevador; e por fim levar em conta o lançamento que deveria ser o quanto permitte a previsao humana, o mais rapido, correcto, e despido de qualquer perigo. Foi então que nasceu a ideia de projectar o viaducto articulado pelo meio do extremo do seu pilar, ficando o extremo do viaducto, do lado das torres, articulado tambem nestas, o outro extremo, do lado e ao nível do terraço, sem apoio, figurando uma grande consola ou cachorro a partir do meio do viaducto; isto, bem entendido, supostas as cousas em posição definitiva.

Tomando as torres como ponto de apoio, fixaram-se contra elles successivamente os troços do viaducto, fazendo se commodamente a cravação sucessiva d'uns troços aos outros. Terminada esta operação, ficou, para assim dizer, o viaducto *chapado* contra as torres pelo lado que mais tarde será o piso, ficando voltado para a rua do Carmo o meio do viaducto com as respectivas chumaceiras de articulação cravadas definitivamente, o eixo geometrico das mesmas bem em linha recta, e tudo perfeitamente desempenado. A altura em que este eixo de articulação ficou collocado foi com muita exactidão determinada com as distancias ao eixo de articulação do pilar no solo.

Passou se em seguida á muito cuidadosa montagem do pilar oscillante: para isso, sobre uma larga base de bêton pertencente a um forte bloco enterrado no solo assentaram-se, alinharam-se e nivelaram-se provisó-

riamente e o melhor possível os formidaveis calços para as chumaceiras do eixo de articulação da base do pilar (isto tudo dentro do tapume das obras do elevador) construiu-se em seguida um ligeiro andaime inclinado tendo sempre como apoio as torres, sendo o leito do plano inclinado para deitar successivamente o pilar oscillante partindo da sua articulação do viaducto.

A operação correu com a mesma facilidade como para o viaducto, cravaram-se successivamente os troços do pilar oscillante e tão bem se tinha havido na exactidão das suas medidas o chefe montador, que veiu a chumaceira de articulação do extremo superior do pilar coincidir exactamente com o eixo do viaducto.

Passaram-se nos eixos de articulação os cavilhões, completaram-se todos os resguardos para garantir a estabilidade das peças e o systema ficou prompto para ser lançado á sua definitiva posição.

Pelo que fica exposto, julgamos ter definido bem a situação dos elementos do systema no inicio da operação do lançamento e, assim, as manobras que hontem se executaram facilmente serão comprehendidas.

É claro que o pilar só podia descrever um arco de circulo em volta da articulação do seu extremo no solo, com um raio igual á distancia entre esta extremitade e a outra articulação com o viaducto; a parte d'este que vem a ser o mesmo eixo era pois obrigado a mover-se no mesmo arco de circulo, e não tinha outra trajectoria.

Posto isto, é claro que, liberto o viaducto das suas prisões com a torre, e obrigado o seu extremo inferior a mover-se constantemente apoiado ás torres, o systema moveu-se, modificando-se successivamente o angulo formado pelo eixo do pilar com o eixo do piso do viaducto até o valor de 90 graus, limite que fixa a posição definitiva do viaducto, ficando este com o piso horizontal e o eixo do pilar em posição vertical.

O extremo do viaducto que acabou de correr ao longo dos montantes das torres fixou-se aos mesmos, por terceiros eixos de articulação passados em chumaceiras cravadas umas no extremo do viaducto, e outras inviavelmente fixas aos montantes das torres.

Vamos dizer como se realizou esta operação.

Sobre as carlingas da parte superior das torres fixaram-se 4 apparelos diferenciaes de 8.000 kilos cada um, transmittindo, por meio de correntes, os seus esforços ao topo inferior do viaducto.

A acção combinada e bem repartida d'estes apparelos foi levantando-o com vagar, sempre encostado ás torres, ao mesmo tempo que o pilar experimentava o maior esforço de flexão, e os apparelos aguentavam o maior esforço da tracção.

Esses apparelos bastaram para toda a manobra, e, movendo-se o viaducto, todo o systema foi obrigado a descrever as trajectorias que lhes foram assignadas.

Foi porém aliviado, em parte, o trabalho dos apparelos pela ajuda de 2 guinchos e cadernaes que, situados no ultimo andar do predio do Sr. Conde de Thomar, iam prender-se ao extremo superior do pilar e sollicitavam o no sentido proprio da sua rotação.

No momento em que a ponte tocou o terraço do Carmo, perfeitamente ajustada, uma vibrante salva de palmas rompeu da multidão que se detivera na rua, enchia as janellas dos predios vizinhos, e se agglomerava sobre a casa do sr. Conde de Thomar.

Raul Mesnier foi alvo de uma vibrante manifestação de sympathia. Antes de mais ninguem, nesse momento, e ao lado d'elle sobre a ponte, pudemos estreita-lo num caloroso abraço, contentes do seu justo orgulho e justamente orgulhosos, do seu contentamento — porque não estimamos Mesnier só como nosso collaborador, mas como nosso bom amigo, e bom amigo da *Gazeta*.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

*Direcção Geral de Obras Publicas e Minas
Repartição de Obras Publicas*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses, concessionaria do Caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa ao 2.º semestre do anno economico de 1900-1901 (1 de janeiro a 30 de junho de 1901);

Considerando que no accordo de 11 de abril de 1896 se estipulou que o Governo pagasse, a contar de 1 de janeiro de 1895, a garantia de juro relativa á totalidade da linha, na extensão de 203^k,71349;

Considerando que o rendimento bruto kilometrico foi já durante o mencionado 2.º semestre superior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885:

Sua Magestade El-Rei, em conformidade com o acordo e com o parecer do conselho technico de obras publicas de 22 do corrente mez: ha por bem aprovar a referida liquidação na importancia de 206:812\$442 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria, nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.ª e 7.ª do citado accordo de 11 de abril de 1896.

Outrosim ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de 206:812\$442 réis.

Paço, em 27 de agosto de 1901 — *Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses, concessionaria da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativa á exploração da dita linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1900 (2.º semestre do anno economico de 1900 a 1901), e mostrando-se da mesma conta que o rendimento bruto kilometrico foi durante o referido semestre superior ao minimo necessário para o Estado pagar o maximo fixado no artigo 28.º do contracto de 23 de novembro de 1883: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas, de 22 d'este mez; aprovar a referida liquidação, na importancia de 48:260\$457 réis de garantia de juro, relativa á linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1901 e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha;

2.º Que se pague á mencionada Companhia a referida liquidação na importancia de 48:260\$457 réis.

Paço, em 27 de agosto de 1901 — *Manuel Francisco Vargas.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Passas de uva. — O Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado aprovou e submetteu á homologação ministerial a inclusão das passas de uva na tarifa especial n.º 13 do Sul e Sueste.

Tarifa especial L. n.º 4. — A Companhia Real submetteu á approvação do governo a nova tarifa especial L n.º 4, de grande velocidade, para bilhetes de assinatura de transporte de comestiveis.

Tarifa especial n.º 7. — Pequena velocidade do Minho e Douro. Vae annexa esta nova tarifa especial que regula o preço do transporte de instrumentos e machinas agricolas e industriaes, adubos e correctivos insecticidas e fungicidas n'estes caminhos de ferro, cujo serviço começou em 1 d'este mez.

Aluguer de Encerados do Minho e Douro. — Distribuimos tambem com este numero a tarifa que os caminhos de ferro do Minho e Douro acaba de estabelecer para aluguer de encerados em vigor desde 15 d'este mez, no nosso numero 319 de 1 de abril do corrente anno démos a noticia circumstanciada sobre esta mesma tarifa da Companhia Real.

Lisboa a Paris

Está estabelecido pela Companhia Real dos Caminhos de ferro, a titulo de ensaio, um serviço diário de carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classe, directo entre Lisboa e Hendaya.

Estas carruagens comportarão 16 logares de 1.^a classe e 10 de 2.^a e durarão 3 meses. Dando resultado, como é de supôr, o seu serviço tornar-se-ha definitivo.

Eis as regras adoptadas:

Na ida a carruagem directa seguirá pelo comboio correio das 9 e meia da noite, ligando na Pampilhosa com o correio da Beira Alta, continuando em Medina pelo expresso da Companhia do Norte de Hespanha, até Hendaya.

Na volta a carruagem mixta será atrelada na Pampilhosa ao comboio expresso Porto-Lisboa, que chega á capital ás 11 horas da noite.

Como esclarecimento devemos dizer que nestas carruagens e nos logares de 2.^a classe serão admittidos no trajecto da Companhia do Norte de Hespanha unicamente os passageiros munidos de bilhetes directos Portugal-França. As bagagens para França serão selladas pela Alfandega hespanhola na fronteira de Fuentes de Oñoro, na presença dos passageiros.

A Companhia Real facilita aos passageiros, que quiserem, a faculdade de marcar logares de 1.^a ou 2.^a classe, com antecedencia, na sua partida de Lisboa, á vista dos respectivos bilhetes ordinarios ou de ida e volta.

Os bilhetes de ida e volta entre Portugal e França, em vigor desde o anno findo, custam pouco mais ou menos, ao cambio actual, (Lisboa a Paris e regresso) 77⁰100 réis em 1.^a classe e 47⁰470 réis em 2.^a, validos por 30 dias, com a faculdade de ampliação de prazo por mais 30 dias.

Caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas

Foi á praça hontem a empreitada da construcção do primeiro lanço d'este ramal por que ha tanto se espera.

E' um lanço pequeno. Vae desde a primeira passagem de nível da linha do sul, proxima á estação do Barreiro, até o *talweg* ou correga da ribeira de Coina, medindo pouco mais de um kilometro.

Presta ainda assim um excellente serviço ao trafego, porque vae ser applicado principalmente á exportação de minério dos jazigos do Alemtejo.

Emprega-se para o carregamento o novo apparelho denominado transportador *Tempeley* que leva o minério dos vagons ás embarcações.

Os trabalhos de gabinete proseguem activamente e continuam a cargo do sr. engenheiro Costa Serrão, nosso prestante colaborador que nos prometteu honrar mais uma vez estas columnas com um artigo sobre o novo ramal.

ELECTRICIDADE NO CHIADO

A camara municipal de Lisboa teima em nos encher de benefícios. Condóeu se dos habitantes do Chiado e da Rua Nova do Carmo, e pretende que a sua dilecta companhia dos carris de ferro desenvolva por aquellas ruas os seus fios, e erga os seus elegantes mastros, para que os novos carros possam atropellar tambem na

rua da moda e não constituam uma excepção aquellas calçadas cantadas pelos poetas.

Agradecemos commovidos. A nossa redacção demora nestas paragens, e certamente os episódios fornecidos pelo trafego electrico hão de ser tantos que poderemos enriquecer facilmente o nosso noticiario com a chronica dos desastres, observados a pequena distancia, das nossas janellas.

Ha ainda uma outra razão que certamente não passou despercebida á clara intelligença da camara, tão germana da companhia. E' uma razão de moralidade. E' sabido que muitos dos nossos janotas fazem quartel general nas soleiras das lojas de commercio da rua Garrett.

Saem d'allí olhares fataes, evolam-se desejos concupiscentes, acariciam-se as formas das damas mais gentis, observam-se os trajes mais graciosos e bem talhados. Os politicos mordem nos adversarios, os litteratos aguçam os adjetivos mais caninos contra os confrades. Passam por alli as equipagens faustosas. Campeia o luxo. No carnaval arruinam-se os rapazes em tremoços e serpentinas.

Tudo isso vae mudar.

Os janotas com medo dos raios que zig-zaguem e saltem crepitantes dos conductores, fugirão espavoridos.

Desaparecerão as carruagens tiradas pelos solidos hanoverianos de ferraduras sonoras.

Os politicos e os litteratos irão abocanhar-se noutra parte.

Até a rua se desinfecta pelo ozone produzido pela accão do effluvio electrico.

Tem razão o municipio.

E' verdade que o commercio local, os moradores do sitio, desadoram o melhoramento e protestam contra elle. Retrogados. Não comprehendem a vantagem que lhes adveem.

Mas a missão dos homens superiores é esta; saltar por de cima de todos os prejuizos, sejam elles as informações das repartições technicas, sejam as opiniões juridicas de syndicos que se apegam de mais á letra dos contractos sabiamente redigidos, sejam as representações do publico ignaro. Atende-se sobretudo á conveniencia geral e á propria.

Além de que, se não procedesse assim a camara germana da companhia, não se correria o risco d'uma intervenção estrangeira com couraçados e tudo?

Jupiter está pela companhia; podia bem estar Vulcano e Mercurio.

O commercio que se resigne ou mude de pouso. Quem não está bem que saia, é uma maxima salutar de boa philosophia practica.

Se as companhias do ascensor se queixam agora, não fossem mal avisadas em construir guindastes ou bate-estacas em ares de gaiolas de grilos ou de torres gothicás de ferro a imitar papel-amassado.

O publico, quando vir que ha muitos desastres, deixa de passar pelas ruas perigosas, o que beneficia consideravelmente o transito, tornando-o commodo.

Até estamos a recear que o ministerio do reino, o qual reivindicou a missão de tutela, exerce mais uma vez a de travão ou descampador electrico.

O governo, como previramos ao escrever o que antecede estas linhas, recusou se a sancionar a resolução camararia.

E' um despotismo atroz. O poder central invade e pretere as immunidades e regalias das corporações municipaes. Voltamos aos tempos ignominiosos do enfraquecimento dos poderes das cidades e do engrandecimento

do poder central representado pela corôa ou por um presidente de conselho desamoravel.

Sentimos, porque perdemos as noticias dos desastres no Chiado. A camara que peça a demissão. Desafronta-se assim e mostra bem ostensivamente que estava convicta de prestar um serviço á cidade, e evidencia tambem á companhia de *carris de ferro* que, se descarilou agora, não foi por sua vontade.

Alguns assignantes nos teem pedido desvendemos o mysterio em que se envolve quaes são as linhas que compõem a rede complementar de 26 kilometros concedida á Companhia Carris pelo contracto da tracção electrica.

Não se pôde, d'uma forma precisa, dizer quaes essas linhas são, porque o contracto foi evidentemente feito de forma propositada para deixar á companhia toda a liberdade de fazer da cidade e na cidade o que quiser, como se pôde ver:

A condição 2.^a do contracto de 16 d'agosto de 1898 estabelece que estes 26 kilometros serão escolhidos (não se diz por quem; certamente pela companhia, a seu bello prazer) dentro da area das ruas a que se refere o pedido da companhia de 27 de fevereiro de 1896, avenida Ressano Garcia e ruas adjacentes, quando construidas e quaesquer outras em harmonia com o plano geral de viação, elaborado pela camara, e conveniencias do serviço publico e da companhia.

Nada ha mais dubio, confuso, occulto, para que ninguem o perceba.

Pois nun contracto d'esta importancia faz-se num ponto de tanto valor, como é o de determinar quaes as ruas que hão de ter carris e quaes não, uma simples referencia a um officio de pedido da companhia, que nem fica annexo ao contracto e accrescenta-se vagamente *quaesquer outras*?

Devem concordar que é um cumulo!

Emfim, para, de alguma forma, satisfazermos a curiosidade dos nossos leitores, ahí vae a relação das ruas que consta do alludido officio:

Continuação das linhas existentes na praça da Alegria (Avenida), pelos lados occidental e oriental da Avenida, circundando a praça do Marquez de Pombal¹.

Da praça do Marquez de Pombal pela avenida da India (em projeto), largo do Matadouro, e rua do Instituto Agricola, ligando com a linha existente na avenida de D. Estephania.

Do largo do Matadouro pela rua do Sacramento, largo de S. Sebastião da Pedreira, rua de Sá da Bandeira, Rego e Campo Pequeno, ligando com as linhas alli existentes para o Lumiar.

Rua Bella da Rainha (Prata), ligando as linhas existentes na rua da Bitesga e praça do Commercio.

Rua da Princeza (Fanqueiros), ligando as linhas existentes na praça da Figueira e rua Nova da Alfândega.

De Santa Apolonia por Xabregas e Beato ao Poço do Bispo².

Do Campo dos Martyres da Patria pelo largo do Mitello, largo dos Mastros, rua da Inveja, largo da Escola Municipal e rua de S. Lazaro ao Soccorro, ligando com as linhas existentes nas ruas de Gomes Freire e Nova da Palma.

Pelas ruas de S. Vicente á Guia, Marquez de Alegrete³ e Amparo, ligando com as linhas existentes nas ruas Nova da Palma e Amparo.

Pela rua dos Remedios³ e descendo pela rua do Museu de Artilharia (á Fundição), ligando com as linhas existentes neste local, e no largo do Chafariz de Dentro. Da bifurcação d'estas linhas no extremo da rua dos Remedios, pelas ruas do Paraíso, Santa Clá a, S. Vicente, da Infancia, largo da Graça, rua Direita da Graça e Estrada da Penha de França até junto a egreja.

Da praça de D Pedro pelas ruas Nova do Carmo e Garrett ao largo das Duas Igrejas (Loreto), ligando com a linha existente na rua do Alecrim.

Da praça de D Fernando, em Belem, ao alto da calçada da Ajuda.

Partindo dos lados oriental e occidental da Avenida, pelas ruas

de Alexandre Herculano, Rodrigo da Fonseca, S. Mamede e da Escola Polytechnica, ligando com a linha do Rato; e do largo do Rato pela rua do Salitre e lado oriental da Avenida, ligando com a linha existente junto á rua das Pretas.

Do largo do Rato pela rua das Amoreiras ao largo da Cruz das Almas, e da rua das Amoreiras pelas ruas de S. João dos Bemcasados e de Campo de Ourique ao extremo sul da avenida de Campo de Ourique. Dois ramaes ligarão tambem a rua do Sol ao Rato com a de S. João dos Bemcasados, e o extremo sul da avenida de Campo de Ourique com a do Sol ao Rato pelas ruas de S. Miguel, Santa Isabel e Santo Ambrosio, até o cemiterio dos Prazeres⁴.

Do largo do Conde Barão pela calçada do Marquez de Abrantes e rua Direita de Santos, ligando com as linhas existentes na rua Direita das Janellas Verdes.

Pelas ruas do Patrocínio, Santo Antonio do Coração de Jesus, largo da Estrella e rua Nova da Estrella, á rua de S. Miguel.

Do largo da Estrella pela calçada do Coração de Jesus e ruas dos Navegantes, Buenos Ayres, S. Domingos, Santissima Trindade e S. João da Mata á rampa de Santos: e da rua de S. Domingos pela travessa de Santo Antonio e rua do Conde á rua das Janellas Verdes.

Do extremo da rua de S. Bernardo pelas ruas da Bella Vista, Navegantes e Direita da Lapa, ligando com as das ruas de S. Domingos e Buenos Ayres.

Da rua do Corpo Santo, rua do Remolares, travessa da Ribeira Nova, para ligar com a existente na rua de S. Paulo.

Além d'estas linhas estão sendo estudadas outras, que oportunamente serão apresentadas⁵.

O TELAUTOGRAPHO

Foi apresentado á Academia de Sciencias de Paris um novo apparelho que tem por fim transmittir a distancia, pela corrente electrica, a escrita, e em geral qualquer desenho ou traçado linear.

As linhas que para este fim se utilizem pôdem ser as telephonicas de dois fios. Cada posto ou estação tem um apparelho transmissor e outro receptor. Um circuito de communicação entre duas estações comprehende, pois, um transmissor, a linha e um receptor. Eis em breves palavras o principio das diferentes funcções do apparelho, segundo a nota lida na Academia pelo sr. Brauer.

1.º Reproducção dos movimentos do lapis parallelemento á superficie do papel. O lapis do transmissor está ligado a um sistema de braços articulados, cujos dois extremos estão apertados sobre dois eixos que, pela sua rotação, produzem variações de resistencia em dois rheostatos intercalados cada um em seu fio de linha e unido num dos seus extremos ao polo positivo da bateria local. No posto receptor, os dois fios vão ter cada um a um galvanometro Deprez-d'Arsanval muito forte, estando o segundo pressor de cada galvanometro ligado ao polo negativo da bateria local.

Os carretos dos dois galvanometros actuam num sistema de braços articulados identicos aos do transmissor, os quaes sustentam a penna. Os dois polos livres das baterias communicam com a terra.

Quando se move o lapis do transmissor, a resistencia varia em cada um dos rheostatos, e por conseguinte a intensidade da corrente que passa em cada carreto galvanometrico. Estes rheostatos foram feitos de modo que as variações dos braços do transmissor são reproduzidas identicamente pelos braços correspondentes, que estão fixos directamente sobre os eixos dos carretos galvanometricos. Consegue se assim na penna do receptor um movimento identico ao do lapis do transmissor.

2.º Movimento da penna perpendicularmente ao papel. Para obter sobre o receptor a separação das pala-

¹ Esta construida e é explorada até á rua Alexandre Herculano.

² Construida.

³ E' pasmoso como se consente viação accelerada em ruas estreitas e de frequencia como estas.

⁴ Esta linha é de grande conveniencia para transportar rapidamente as victimas que o novo sistema de tracção faça, graças á falta de precauções superiormente tomadas.

⁵ Aqui está ainda outro alçapão. Entram estas linhas na condição 2.^a do contracto? (N. da R).

vras e emendas, é preciso que a pena descance sobre o papel e se levante ao mesmo tempo que o lapis transmissor. A disposição empregada é a seguinte: A lama sobre a qual descansa o papel onde se escreve recebe, pela pressão do lapis, um ligeiro deslocamento vertical que estabelece um contacto, enviando uma corrente primaria para um carro Ruhmkorff.

O circuito secundario d'este carro está collocado numa ponte aos dois fios de linha por intermedio de um condensador.

No receptor ha um revelador igualmente collocado em ponte sobre os mesmos fios por intermedio de outro condensador.

As correntes alternativas induzidas sendo detidas pela autoinducção dos galvanometros, desenvolvem-se no circuito formado pelos fios, o revelador e os condensadores.

Durante todo o tempo em que o lapis se apoia no papel, a armadura do revelador é attrahida e a pena descansa sobre o papel; logo que o lapis abandona o papel, as correntes alternativas cessam, o revelador abandona o seu apparelho e a pena levanta-se.

3.º Movimento do papel e toma de tinta. — O movimento do papel obtem-se levando o lapis do transmissor até o final da linha, manobrando em seguida uma alavanca collocada á esquerda do papel. A cada movimento, o papel avança 15 millimetros; ao mesmo tempo um commutador corta e restabelece a corrente que passa á linha.

Um revelador collocado no receptor e que tem o seu enrolamento em serie com a linha, abandona e attrahe o seu apparelho e actua sobre o circuito local de um electro-iman que produz em cada periodo um avanço do papel de 15 millimetros. A pena que no momento em que se faz avançar o papel se acha por cima do tinteiro, mergulha na tinta pela simples presão de um braço junto á armação de avanço do papel.

Em summa, o *telaigrapho* é, como o telegrapho e o telephone, um terceiro e maravilhoso agente que vem completar os nossos meios de economizar o tempo e de suprimir a distancia, mas que tem sobre os outros a vantagem de deixar nas mãos do destinatario um autographo do expedidor.

Transmittiamos a palavra falada, transmittiamos a palavra escripta: podemos transmittir a escripta do proprio punho e os desenhos. Este instrumento realiza vantagens consideraveis sobre outros já apresentados com o mesmo intuito.

Ha muito a esperar da sua utilização pratica.



CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Continuação

28.ª Questão.—Meios de segurança para impedir os choques provenientes de vagons fugidos

Era relator o engenheiro Max Spitz, da «Companhia austro hungara privilegiada das vias ferreas do Estado».

O seu relatorio dividia-se em tres partes.

Na 1.ª tratava dos *ceplos de travamento* ou *calços* para a paragem dos vagons manobrados pela gravidade; do estudo dos diversos typos e dos resultados das experiencias.

Na 2.ª occupava-se dos apparelhos adoptados nas estações para evitar que os vagons fujam e da prefe-

rencia que devia dar-se a alguns d'esses typos em attenção á inclinação das rampas da via.

Na 3.ª indicava os meios e apparelhos empregados para fazer parar os vagons fugidos, e os resultados das experiencias.

Quanto á 1.ª parte, concluia que os *calços-freios* constituem um excellente meio para a paragem dos vagons durante a *crivacão*. Esta operação, feita a utilizar a gravidade, requer uma travação energica. E' quasi general na Europa continental a adopção para tal efecto do calço-freio. Nas linhas inglezas e americanas já se não dá isto, porque ahi cada vagon é munido de freios de mão, o que dispensa meios especiaes de travação.

Ha diversos typos de calço freio em serviço, de roletes ou de linguetas; o de *Büssing*, cujo peso é relativamente fraco—6.500 kg., é de construcção simples.

Não achava que as pancadas originadas pelos calços fossem muito para recear, pois que equivalem ás que sempre se dão durante a crivacão ordinaria feitas com todas as precauções.

E' certo todavia que este meio tem o inconveniente de se não poder regular a accção do calço. Por fim apareceu o *carril-freio Geleisebremse*, cuja accção varia com a distancia.

Os calços-freios, segundo as informações das companhias, são preferiveis ás trancas de travação, como mais economicos, distribuindo melhor o trabalho, mais seguros, e dando menos avarias nos vagons e nas cargas.

Além do typo citado ha outros :

Type Borgsmüller	que pese 6.500 kilos
» Spelaorf	» » 8.500 »
» Ruscher II	» » 7.500 »
» Cochard	» » 11.000 »
» P. L. M.	» » 11.000 »
» Grambusch	» » 11.500 »

Os de rolete ou de lingueta móvel não parecem preferiveis aos de escorregamento.

Quanto á 2.ª parte, o relator refere-se com louvor aos *topadores hidráulicos* usados na Inglaterra e Alemanha.

A melhor garantia contra os desastres está, porém, no escrupuloso cumprimento dos regulamentos por parte do pessoal.

Para se evitar a fuga dos vagons nas estações, cita os freios, as barras de travação, os diversos systemas de calçagem, e durante a crivacão as rampas de travação.

Para impedir a saída dos vagons das vias de serviço para a principal, são praticos os ferrolhos de paragem adoptados. E' todavia vantajoso que se estabeleça uma ligação entre a sua posição e a das agulhas de mudança de via.

Quando o trafego fôr grande, convirá construir vias de segurança.

As agulhas de descarrilar não são para recommendar senão em casos muitos especiaes. As linhas areadas não servem durante a crivacão; podem todavia servir quando não haja outro meio de deter os vagons fugidos.

Nas estações terminaes, na extremidade das linhas, conveem muito os topadores (*heurtoirs*) hidráulicos.

Sobre o terceiro ponto, concluiu o illustre relator que de todos os meios empregados para deter os vagons fugidos o mais usado é o de lançar sobre os carris terra, areia, ou balastro. O descarrilamento só deve provocar-se em casos de necessidade absoluta.

A adopção dos calços é vantajosa. E' para aconselhar

a adopção de signaes nas linhas de dupla via, pelos quaes se indique aquella em que houver vagons fugidos.

O congresso aprovou, com ligeiras alterações, as conclusões adoptadas pela 3.^a secção, que ficaram com a seguinte redacção:

«(A.) O calço-freio constitue em certas circumstanças um bom meio de deter os vagons, durante a crivacão pela gravidade.

Parece de vantagem o emprego d'uma disposição que permitta lançar o calço-freio para fóra do carril num ponto dado (*Geleisebremse*); isto permitte limitar nota velmente o caminho percorrido pelo calço-freio.»

«(B) Para impedir a fuga dos vagons empregam-se as barras de travação, os calços freios, os ferrolhos, os topadores, as vias de segurança, as vias areadas e as agulhas de descarrilar. A preferencia, em cada caso, depende das circumstancias que se derem»;

«(C) Para fazer parar os vagons fugidos ou garrados (*en dérive*) parece vantajoso o emprego dos calços-freios e a cobertura dos carris com terra, balastro ou areia. As vias areadas e os topadores hidráulicos pôdem também prestar bom serviço, quando as circumstancias permittam a sua utilização.»

30.^a Questão.—Distribuição de material circulante

Eram relatores o engenheiro sr. *Léon Drouin* pela Hespanha, Portugal e paizes das mesmas linguas, o engenheiro *Lunyt* pela França, e o engenheiro *Michel Termidoro* pelos outros paizes.

Démos já neste jornal o relatorio relativo a Hespanha-Portugal feito pelo illustre inspector geral dos caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal.

O engenheiro *Lunyt* resumiu os relatorios apresentados, dizendo que, das informações colhidas se conclue que no material de pequena velocidade se applicam dois principios: ou o da distribuição por meio de repartidor central, ou o das correntes automaticas, mas que ha ainda uma distribuição de primeiro grão entre as estações proximas.

O repartidor central tem a vantagem de não deixar nada ao acaso, mas obriga a grande escripta.

A distribuição por correntes automaticas que tem como regra, que cada estação espeça numa direcção determinada qualquer vagon vazio que não tenha emprego imediato, tem a vantagem da mobilização do material, mas, nos periodos de trafego menor, não dá tanta certeza na distribuição.

Por meio de sangrias habilmente feitas na corrente, pôdem dotar-se com material os pontos mais pobres.

A respeito das cordas, prolongas e mais accessorios, a distribuição é, em geral, independente da dos vagons.

Pouco tratou da distribuição do material de grande velocidade. Esta geralmente faz-se pelo methodo de repartição.

Os restantes relatores esclareceram alguns pontos, sendo depois aprovadas pela 3.^a secção, como depois o foram pelo congresso, as seguintes conclusões:

«As melhores regras para a distribuição do material participam simultaneamente e em graus diversos, do metodo de repartição por ordens especiaes de remessa e do metodo de meter o material, sem ordem especial, nas correntes regularmente estabelecidas. Deve-se ter em consideração a configuração da rede, a consistencia do material circulante, attendendo-se a que sejam bastante flexiveis para que possam adaptar-se, por assim dizer instantaneamente, ás fluctuações do trafego.»

4.^a Secção — Ordem geral

32.^a Questão. — Escriptorios de liquidação (Clearing Houses)

Os pontos propostos eram estes: Organização, van-

tagens e inconvenientes do sistema sob o ponto de vista da simplificação do trabalho. Havia relatórios do sr. *G. R. Blanchard* sobre os Estados Unidos e do engenheiro *Augusto von Löhr* sobre os demais paizes.

Este engenheiro expoz á 4.^a secção os sistemas adoptados nos paizes que estudou e que consistem em fazer-se a liquidação na repartição central ou na repartição central e nas administrações do caminho de ferro.

A compensação dos debitos e creditos ou se faz em moeda, ou por intermédio dos bancos que entre si operam a novas compensações, reduzindo-se assim o saldo a solver em moeda.

No sistema inglez centralizam-se as liquidações num escriptorio independente e juntamente operam-se compensações dos saldos pelos bancos. No sistema austriaco ha a descentralização, fazendo-se as liquidações directamente pela linha expedidora e destinataria e havendo o saldo de contas em moeda regulado por um escriptorio especial. Na Russia procede-se analogamente, mas a compensação é feita pelo Banco Imperial. Na França ha a centralização das operações de liquidação e a compensação por um escriptorio especial, fazendo-se a regulação dos saldos em moeda.

Não lhe parecem perfeitos estes sistemas que occasionam muitas despesas, 1 a 2 % das despesas brutas. Indica as simplificações a fazer.

Falaram ainda o engenheiro *Blanchard* pelo relator dos Estados Unidos, e os srs. *Richter* e *Marie*.

O sr. presidente fez notar as complicações e despesas que origina o grande numero de escriptorios de liquidação para trafego internacional, frisando quanto convinha reduzil-o.

Adoptaram-se finalmente as conclusões propostas, as quaes depois de algumas observações foram aprovadas em sessão plena do congresso, com a seguinte redacção :

1.^º O interesse que ha em permitir ao serviço da fiscalização e da liquidação ocuparem se de cousas mais indispensaveis é um motivo a mais para que o sistema de contabilidade das estações seja tão simples quanto possível ;

2.^º Um processo a recommendar com este proposito parece ser o adoptado em Inglaterra, e que consiste em dividir a conta geral de liquidação em duas partes e applicar um modo de contabilidade summario e de repartição simplificada ao trafego meudo.

3.^º E' util adoptar uma unica base de moeda a fim de se evitarem descontos multiplos ou conversões complicadas ;

4.^º O sistema de compensação dos debitos e dos creditos reciprocos dos caminhos de ferro pôde ser ultimamente combinado com a regulação dos saldos definitivos pelos bancos do Estado ou particulares, quando as circumstancias o permitam. D'este modo opera-se uma nova compensação e os pagamentos em moeda são completamente evitados ;

5.^º E' para desejar que se reduza quanto possivel o numero de escriptorios centraes de liquidação que existem do serviço internacional ;

6.^º O congresso emite o voto para que a questão da contabilidade das receitas seja posta na ordem do dia da proxima sessão.

AUTOMOBILISMO

Inglaterra

O ministro da guerra, de Inglaterra, acaba de conceder premios do valor de 100, 250 e 500 libras sterli-

nas para os automoveis que se apresentem de construção pratica para o transporte de tropas.

O jury reunir-se ha em 4 de dezembro proximo para examinar as provas do concurso a que talvez assistam constructores ingleses e allemaes.

Segundo uma declaração official, fazem-se experiencias para a applicação do automobilismo aos transportes postaes na Inglaterra.

Allmanha

Já está em vigor o novo regulamento para a circulação de carruagens automoveis.

Nelle figuram entre outras disposições as seguintes:

Os carros deverão levar 2 travões independentes, com os correspondentes contra-freios, regulando a marcha em 15 kilometros por hora.

As lanternas devem illuminar o caminho a 20 metros adeante do carro.

Cada vehiculo levará o nome do fabricante e do seu proprietario e um numero d'ordem correspondente ao regisstro da policia.

Nas ruas de Munich é prohibido aos automoveis ultrapassarem 12 kilometros de velocidade por hora, em virtude de recente regulamento de policia.

Belgica

A administração dos correios de Antuerpia acaba de inaugurar o serviço postal de transportes por meio de automoveis.

A primeira experiecia deu bons resultados, sendo o trajecto entre Antuerpia e Merxplas, que tem uma distancia de 54 kilometros.

Quatro carros bastam para o serviço, os quaes percorrerão varias vezes durante o dia as estações de correio situadas ao longo da linha.

Hespanha

O conde de Valdellano, importante proprietario de Aranjuez, está estudando a implantação do serviço publico de fiacres electricos entre aquella cidade e Madrid.

Nos pontos de paragem, no caso de se realizar o projecto, installar-se hão estações de carga das baterias de accumuladores dos carros.

PARTE FINANCEIRA BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1901

Corre que o representante dos obrigacionistas da Mala Real portugueza, residentes no Brazil, tivéra, muito recentemente, uma conferencia com o sr. presidente do conselho de ministros, acerca dos meios de auxilio official para a constituição de uma nova empresa de navegação que, adquirindo os navios da exticta companhia, restabeleça uma carreira regular entre os nossos portos e os do Brazil.

Este boato, mais ou menos insistente agora, e quasi que após do mallosgro, no Porto, da organização de uma empresa com idêntico proposito, leva nos a crer que alguma coisa de mais assente e sólido se anda planeando sobre o objecto. E' provavel que estes esforços sejam congregados com devoções que, tanto no Porto como em Lisboa e como no Brazil se interessam pela viabilidade de um commettimento, que, sobre lucrativo, era patriótico tam-bem.

Ninguem duvida hoje de que uma empresa semelhante, tendo o patrocinio moral e material do governo, e o concurso de todos os credores da companhia exticta, agora interessados na projectada, pela concorrença dos seus creditos, ninguem duvida, dizemos, que essa empresa, quando conscientemente administrada, não fosse, com lucros progressivos, remunerando os capitais nella empregados.

Os erros que fizeram naufragar a exticta companhia, e a pros-

peridade da Empresa Nacional e da Empresa Insulana são pontos de aproveitável estudo que facilitam hoje uma administração proficua. Oxalá, pois, que todos aquelles que são credores da Mala Real, e que teem por consequencia os seus interesses em perigo, trabalhem energicamente com os devotados ao resurgimento da nossa marinha mercante, para a restauração de carreiras regulares de navegação nacional a vapor entre os nossos portos de Lisboa e Porto e os do Brazil, livrando, por este modo, o nosso commercio de ir levar a estrangeiros a avultada somma de fretes, que elle, só a si proprio, podia e devia pagar.

Ainda ha dois dias um dos mais lidos jornaes d'esta cidade, o *Diario de Noticias*, inseria um artigo, cheio de verdade, sobre o deploravel estado em que, actualmente, se encontra a nossa marinha mercante. Por esse artigo vê que a navegação nacional de longo curso, florescente ainda ha cincuenta annos, acha se hoje reduzida ao vergonhoso computo de 82 navios de vela e 20 barcos a vapor, com uma arqueação liquida de 87 770 toneladas no total! A tão desgraçado extremo viemos nós cahir, graças ao absoluto desprezo com que os governos, que ha meio seculo se succedem no poder, teem encarado este elemento imprescindivel de vitalidade para qualquer paiz que tenha commercio externo e portos de mar.

O boletim da repartição de estatistica referente á importação e exportação pelas alfandegas do continente e ilhas accusa, no primeiro trimestre do corrente anno, o valor de 28 421 contos de réis, excluido ouro e prata em barra e moeda. Feita a comparação com igual periodo do anno preterito, vemos uma diferença para menos no corrente anno, de 3.141 contos, ou 2 574 contos na exportação e 567 contos na importação.

Esta comparação, classificada por alfandegas, leva-nos aos resultados seguintes: Lisboa — importação 10.679 contos, para menos 1 335 contos; exportação 6 423 contos, para menos 2 601 contos. Porto — importação 6.296 contos, para mais 780 contos; exportação 2.666 contos, para menos 94 contos. Funchal — importação 939 contos, para mais 74 contos; exportação 645 contos, para mais 152 contos. Ponta Delgada — importação 190 contos, para menos 127 contos; exportação 129 contos, para menos, 28 contos. Angra — importação 84 contos, para menos 10 contos; exportação nulla. Horta — importação 104 contos, para mais 51 contos; exportação 16 contos, para menos 2 contos.

Fazendo a rapida e costumada resenha do movimento da nossa bolsa na quinzena hoje finda, vemos que as inscrições, a que não faltaram compradores, sustentaram, inalteravel, a sua cotação de 38,75. O mesmo diremos dos outros papeis do estado, affluindo a procura para as obrigações de 4 1/2 88 assentamento, que oscillaram entre 57\$000 e 57\$500.

Em acções de bancos as do Banco de Portugal continuam a obter o favor do mercado, sendo no entanto a procura sensivelmente superior á offerta. A cotação subiu de 146\$500 em 17, para 147\$500 hoje, pronunciando se ainda a tendência para alta. As do Banco Ultramarino teem fluctuado entre 122\$100 em 16 e 122\$900 hoje. As do Banco Commercial de Lisboa deixaram de concorrer aos pedidos de compra, mas accentuam-se firmes a 32\$500. O mesmo diremos do Banco Lisboa & Açores que se fixou a 125\$500.

As acções da Companhia dos Phosphoros tiveram, d'esta vez, um movimento muito importânte, ficando compradores ainda. Oscillaram entre 77\$000 e 78\$000.

Em empresas africanas, as acções da Companhia de Moçambique tiveram movimento insignificante fechando a 10\$050. Da Companhia da Zambezia houve operações regulares, mas as cotações foram oscillantes, variando entre 4\$150 e 5\$250 no decorso da quinzena.

Em obrigações prediaes tiveram soffrivel procura as de 5 p. c., que regularam entre 91\$600 e 91\$750.

Das de 6 p. c. tambem alguma coisa, mas menos, se fez, nos extremos de 94\$500 e 94\$650.

E nada mais de importante a registar.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres go d/v ..	38 13/16	38 3/4	Desconto no Banco	
» cheque.	38 7/16	38 9/16	de Portugal....	5 1/2 0/0
Paris go d/v	732	735	No mercado ...	6 0/0
» cheque.	740	743	Agio Buenos Ay	
Berlim go d/v.....	301	302	res	—
» cheque...	305	306	Cambio do Brazil	10 5/8
Francfort go d/v ..	301 1/2	302 1/2	Premio da libra...	1\$700
» cheque..	305 1/2	306 1/2	a	
Madrid cheque ...	880	890		1 \$750

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO													
	16	17	19	20	21	22	23	24	26	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições de assent.	38,75	38,74	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75	38,75
» coupon	38,75	38,80	38,75	38,80	38,75	38,75	38,75	38,85	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80
Obrig. 4% 1888	19.850	20.000	-	-	20.000	-	20.000	-	-	-	-	20.000	20.100	-
» 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon....	-	48.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2% assent.....	57.000	57.200	57.500	57.400	57.400	57.400	57.500	57.400	57.500	-	57.500	57.500	57.500	-
» 4 1/2% coup. int...	56.500	-	56.700	56.700	56.600	56.700	56.900	57.000	57.000	57.000	57.000	57.000	57.000	-
» 4 1/2% externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	-	146.500	146.650	-	-	-	147.000	147.150	-	147.200	147.500	-	147.400	147.500
» » Commercial	-	-	-	132.00	132.000	132.500	132.500	-	-	132.500	-	-	132.500	132.500
» » N. Ultramarino..	122.100	122.000	122.000	122.200	122.000	122.300	122.700	123.000	122.500	123.500	122.900	123.900	122.700	122.000
» » Lisboa & Açores	-	-	125.000	125.200	-	-	125.000	125.000	-	-	125.500	-	-	-
» Tabacos coupon ...	130.300	-	-	-	-	-	-	-	-	129.500	-	-	129.000	128.600
» Comp.º Phosphoros.	77.000	77.000	-	-	77.500	77.800	78.000	78.000	78.000	-	77.900	77.900	77.800	-
» » Real....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	94.500	94.500	94.500	-	94.500	94.500	94.500	94.650	94.650	-	-	94.500	94.500	-
» » 5%	91.60	91.600	91.600	91.600	91.600	91.600	91.750	91.750	91.750	91.750	-	-	91.750	91.500
» Comp.º Phosphoros	-	-	-	91.600	-	-	91.900	91.900	91.600	91.800	91.800	-	-	-
» C.º Real 3% 1º grau	-	81.400	81.800	82.000	-	82.500	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 3% 2º grau	-	-	-	20.000	-	20.200	20.200	-	20.150	-	20.200	20.300	20.200	-
» C.º Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa....	82.000	82.000	-	82.000	82.000	81.800	81.800	81.800	81.900	81.800	81.900	-	-	82.000
Paris: 3% portuguez	25,80	25,82	25,90	25,97	26	26,10	26,15	26	26,10	26	26,05	26	26,02	-
Acções Comp.º Real....	62	-	60	61	-	-	-	61,50	62	-	61	-	61,25	-
» Madrid Caceres....	-	-	30,50	-	30	-	-	-	-	30	-	-	-	-
» Norte de Hespanha.	181	181,75	181	182,50	186	183	183	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza..	246	247	-	248	254	253	250	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	223	221	223	221	237	324	237	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.º Real 1º grau	333	330	331	331	333	333	333	334	334	335	332	331	333	-
» » 2º grau.	77,50	79	80	-	81,50	80	81,50	81,50	81,50	81	-	80,25	80	-
» C.º Beira Alta.....	77	76	76,50	76	77	77	77	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres	83,50	83	-	83,50	-	85	-	84,25	84,25	84,25	83,50	83,50	82,50	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)	292	296	295,50	298	300,50	299,50	300,50	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	25,62	25,62	25,62	25,62	25,68	25,62	25,75	-	25,75	25,75	25,75	25,62	25,75	25,87
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,20	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-
Amsterdam: Atravez Africa...	64	64	64,88	64,88	64,88	64,88	64,88	64,81	-	64,31	64,93	64,56	65	65
Bruxelas: Atravez Africa ..	63,12	63,12	63,1	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	63,12	-

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1901		1900		Totais desde 1 de Janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	Réis	1901	1900
COMPANHIA REAL	de 8	-	-	-	-	-	-	-	-
Antiga rede e nova não garantida	30 5 Ago	693	95.594.000	137.942	693	92.636.358	133.674	2.339.612.000	2.303.081.714
	6 12 "	"	101.769.000	146.852	"	95.000.352	137.052	2.441.381.000	2.398.082.066
	13 19 "	"	104.078.000	150.184	"	95.000.352	137.085	2.545.459.000	2.493.082.418
Nova rede garantida	30 5 "	380	13.401.000	35.265	380	12.544.642	33.012	279.173.000	287.927.286
	6 12 "	"	13.725.000	36.18	"	13.080.648	34.422	292.898.000	301.007.934
	13 19 "	"	14.086.000	37.068	"	13.080.648	34.422	306.984.000	314.088.582
	16 22 Julh	488	18.927.853	38.786	488	17.983.900	36.852	555.244.006	4.8.521.510
Sul e Sueste	23 29 "	"	18.670.010	38.258	-	19.789.250	40.551	573.914.016	518.310.760
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro.....	2 8 Julh	353	22.838.539	64.698	353	24.445.954	69.251	620.044.308	590.179.753
	15 "	"	23.247.777	65.857	"	23.896.550	67.695	643.292.085	614.076.303
Beira Alta	9 15 Julh	253	5.779.186	22.842	253	8.273.895	32.703	176.842.583	176.097.420
	16 22 "	"	6.054.929	23.932	"	6.666.071	26.348	182.897.	

LINHAS PORTUGUEZAS

Cintra á Praia das Maçãs. — Começou já o assentamento dos rails da linha d'este caminho de ferro, sob a direcção do conductor francez Mr. Bastaro. Espera-se que a inauguração do serviço da linha se realize na Semana Santa do proximo anno.

Concluido tal melhoramento, Cintra terá uma nova epoca de prosperidades.

Com as suas bellezas incomparaveis e com uma praia de banhos a 20 minutos de distancia, é claro que a maior parte das familias, não só das que alli possuem propriedades, como d'aquellas que alli vão passar a estação calmosa, continuará em Cintra por muito mais tempo, evitando assim importantes despesas em novas installações em praias, na maioria das quaes faltam as indispensaveis commodidades.

Assim, a linha seguirá até S. Pedro de Cintra, subúrbio, um dos pontos mais saudaveis, que fica na encosta da serra, como quem sobe para o parque e Castello da Pena, d'onde se disfruta um panorama deslumbrantissimo.

Em seguida installar-se ha a illuminacão da villa e seus suburbios, como Estephania, Santa Maria e S. Pedro, a luz electrica.

De Catumbella a Benguella. — Devem começar brevemente na direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos os trabalhos de gabinete relativos aos estudos do troço de Catumbella, a Benguella, que ultimamente chegaram ao ministerio da marinha, elaborados pela expedição ha tempos nomeada para este fim. Por estes dias devem chegar os estudos do troço entre Catumbella e o Lobito.

Completado o trabalho de gabinete a que vae proceder-se, deverá abrir-se concurso para uma empreitada já de alguma importancia.

Entroncamento. — Vão ser installedos dois semaphoros e adoptadas as trachuras Bouré na estação do Entroncamento, linha ferrea de Leste, da Companhia Real.

Caminho de ferro do Algarve. — Estão feitos o projecto e orçamento de uma variante no primeiro troço da linha ferrea do Algarve, entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, pedida pela Camara Municipal de Faro. Um e outro já subiram ao Conselho Superior de Obras Publicas.

A estação de Alvega-Ortiga. — Esta estação do caminho de ferro da Beira Baixa, situada entre o apeadeiro de Mouriscas e a estação de Belver, está condenada a ser fechada ao publico, pelo motivo do proprietario da estrada que dá acesso á referida estação tel-a mandado vedar ha dias, ao que se diz, por questões politicas.

A questão está affecta á direcção fiscal de exploração dos caminhos de ferro, dependente do ministerio das obras publicas.

Povoa e Azambuja. — Estão sendo ampliadas estas duas estações do caminho de ferro do Norte e Leste.

A estação da Povoa de Santa Iria tem tomado muito desenvolvimento com a exploração das aguas mineraes da Fervença, e seu estabelecimento de banhos. É a estação d'aguas mais proxima de Lisboa, e a applicação d'aquellas aguas tem dado resultados maravilhosos, principalmente em doenças do estomago e rheumatismo.

Estação da Alfandega no Porto. — Pela direcção das linhas do Minho e Douro foi ordenada a cobertura de um caes na estação da Alfandega do Porto, na importancia de 2:900\$000 réis.

Caminhos de ferro do Estado. — O conselho de administração d'estes caminhos de ferro resolveu man-

dar dois dos seus melhores operarios á Allemanha para que acompanhem de perto o fabrico das locomotivas e se aperfeicoem na sua profissão.

Caminho de ferro de Guimarães. — Desde 1 a 30 de setembro proximo, o comboio n.º 43 da linha de Guimarães, que se effectua nos dias uteis, terá o seguinte horario: Trofa (partida), 4,15 da manhã; Louzado, 4,22; Santo Thysso, 4,37; Caniços, 4,50; Negrellos, 5; Lodello, 5,15; Vizella, 5,30; Guimarães (chegada), 5,50. Este comboio continua a ter um minuto de paragem nos apeadeiros de Espinho, Magdalena e Covas.

Incendio num comboio. — Num dos dias da semana passada, um comboio *tramway*, que sahia da estação de Espinho, teve de parar no meio do caminho, entre aquella estação e a da Granja, por ter o machinista conhecimento de que havia fogo numa das carruagens de 3.ª classe.

O petroleo do candieiro que escava por cima da porta de entrada para um dos compartimentos da referida carruagem inflamhou se, e alguns dos passageiros tentaram extinguir a chamma; nessa occasião o candieiro cahiu e o petroleo inflamado alastrou-se em parte do compartimento, sendo o calor e o fumo insupportaveis. Umas senhoras gritaram pedindo socorro, e parte dos passageiros sahiram pelas portinholas d. carruagem para os estribos e assim seguiram a marcha agarrados aos varões de ferro.

Um dos revisores do comboio foi, com grande risco, prevenir o machinista e este fez parar o comboio, mas quando já estava apagado o fogo.

Alguns dos passageiros ficaram queimados nas mãos.

LINHAS EXTRANGEIRAS

Hespanha

Realizou-se a inauguração do importante caminho de ferro central de Aragão, que veiu completar a rede geral de caminhos de ferro de Hespanha e cuja necessidade se fazia sentir ha muitos annos, na extensa região que atravessa.

A concessão foi feita em duas seccões em que se dividiu o trajecto e cujos estudos e planos approvedados foram: um de Calatayud Teruel e o outro de Teruel-Sagunto, prolongado este desde Grao de Valencia.

Os projectos f.ram apresentados, o primeiro pelos srs. D Francisco Herrer y Marcos e D. Juan Antonio Atienza e o segundo pelo sr. D Ramon Garcia.

A extensão total é de 299 kilometros desde Calatayud a Valencia.

Allemanha

O ministro das Obras Publicas acaba de decretar uma reforma importante para os caminhos de ferro. D'ora ávante a duração dos bilhetes de ida e volta será de 45 dias. Esta medida, recebida satisfactoriamente pelo publico, foi imitada por todos os caminhos de ferro da Allemanha e mesmo por grande numero de caminhos de ferro estrangeiros em relações directas com a Allemanha. Para comprehender a importancia d'esta medida, é preciso saber-se que o abatimento nos bilhetes de ida e volta chega naquelle país ate 38 p. c. dando estes bilhetes direito a viajar em todos os comboios, mesmo nos rapidos.

Africa Oriental

O Correio da Beira, chegado pelo ultimo paquete vindo de Africa oriental, occupa-se de um assumpto importante, o qual é constar que vae ser apresentada ao governo do Natal uma proposta grandiosa, feita por um syndicato, para a construcção de um novo porto e de uma nova linha ferrea para Johannesburg. Calcula-se a despesa total d'estas duas grandes obras, se se fizerem, em 8 a 10 milhões de libras.

O caminho de ferro partirá de Durban seguindo a mesma directriz da linha actual até Charlestown, ficando assim a linha dupla; d'aquelle ponto para Johannesburg será construida uma outra linha em direcção diversa da actual, por caminho mais curto. A linha será da largura dos actuaes caminhos de ferro africanos, mas tambem se pensa em alargar, collocando ao lado um outro carril, para obter maiores velocidades e ir de Durban a Johannesburg em 12 horas.

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 328.)

Comparando os resultados geraes ordinarios, da exploração em 1900, com identicos dos exercícios anteriores, desde 1895, não contando com amortizações, veremos o seguinte :

Quanto ás receitas :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Linhos de Leste e Norte.....	2.527:991\$621	2.560:689\$360	2.688:287\$614	2.877:878\$377	3.045:612\$260	3.213:143\$361
Ramal de Caceres.....	44:370\$521	40:964\$002	41:633\$511	44:914\$402	55:573\$299	48:532\$395
Ramal de Coimbra.....	11:545\$173	13:579\$525	13:301\$343	14:597\$554	15:238\$126	16:227\$370
Linha de Lisboa-Cintra-T. Vedras	256:239\$791	279:787\$616	327:293\$520	302:657\$074	338:716\$984	370:183\$084
Linha de Torres-Figueira-Alfarel.	313:823\$146	331:793\$834	362:782\$824	389:490\$589	408:571\$046	409:650\$341
Linha de Cintura.....	45:368\$462	50:442\$852	55:090\$791	65:944\$701	70:595\$736	80:228\$026
Ramal de Cascaes.....	86:842\$284	149:520\$090	181:881\$340	244:215\$900	300:849\$639	284:007\$094
Linha Urbana.....	70:720\$568	70:981\$472	72:025\$807	104:976\$287	87:839\$131	95:474\$166
Linha da Beira Baixa.....	552:155\$095	564:65\$286	567:963\$083	506:398\$075	585:640\$844	611:313\$148
Fóra do trafego.....	3.909:106\$661	4.062:410\$037	4.310:259\$833	4.612:061\$719	4.898:637\$065	5.130:164\$985
	20:367\$401	39:174\$109	19:562\$965	23:016\$345	25:349\$086	19:976\$311
	3.929:474\$062	4.101:584\$146	4.329:822\$798	4.635:078\$064	4.923:980\$151	5.150:141\$296

Quanto ás despesas :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Linhos de Leste e Norte.....	864:232\$521	853:480\$651	948:348\$921	994:313\$828	1.001:829\$685	1.121:333\$211
Ramal de Caceres.....	51:740\$500	51:402\$620	56:466\$465	57:201\$173	55:323\$141	60:793\$070
Ramal de Coimbra.....	8:105\$276	8:246\$395	8:697\$915	9:198\$756	8:949\$095	10:266\$330
Linha de Lisboa-Cintra-T. Vedras	143:752\$915	125:234\$718	155:185\$058	169:346\$417	181:584\$294	209:176\$591
Linha de Torres Figueira-Alfarel.	178:243\$779	193:121\$995	216:754\$708	220:195\$590	226:257\$720	246:860\$618
Linha de Cintura.....	29:908\$607	28:273\$557	33:584\$452	37:431\$836	37:786\$478	44:059\$023
Ramal de Cascaes.....	8:017\$157	95:753\$013	114:130\$015	177:714\$228	222:656\$732	252:179\$759
Linha Urbana.....	48:997\$830	50:511\$019	54:993\$401	62:249\$995	71:275\$293	82:576\$750
Linha da Beira Baixa.....	166:392\$196	152:620\$491	164:713\$068	163:583\$636	158:468\$875	166:737\$383
Impostos.....	1.572:390\$847	1.558:644\$450	1.752:874\$065	1.891:235\$459	1.964:129\$813	2.193:482\$735
Encargos de juro de obrigações e respectivo premio d'ouro....	54:579\$437	57:722\$525	74:134\$127	70:360\$024	72:488\$127	78:635\$962
Excedentes.....	1.856:732\$458	1.933:787\$660	2.198:323\$258	2.457:057\$782	2.128:227\$012	2.099:376\$288
	3.483:702\$742	3.550:154\$644	4.025:331\$450	4.418:653\$215	4.164:845\$032	2.371:904\$985
	445:771\$320	551:420\$502	304:491\$348	216:124\$709	729:141\$110	778:14\$311

Nas receitas d'exploração figuram as garantias de juro pagas pelo tesouro nas seguintes linhas e annos :

LINHAS			
Annos	Torres-Fig.-Alf.º	Beira Baixa	Total
1895....	100:565\$088	401:860\$081	502:425\$169
1896....	100:565\$088	401:111\$860	501:676\$948
1897....	96:046\$633	401:111\$860	498:058\$93
1898....	88:801\$195	401:111\$860	490:003\$055
1899....	103:416\$565	388:306\$050	491:722\$615
1900....	62:723\$415	403:205\$459	465:928\$874
	553:107\$984	2.396:707\$170	2.949:815\$154

Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de dezembro de 1900 :

Segundo os relatorios anteriores :

Em 1895..	14.960m ²	a 3\$000 réis por m ²	44:880\$000
" 1896..	450m ²	a 2\$222,22 "	1:000\$000
" 1897..	3.491m ² .25	a 6\$000 "	20:947\$500
" 1898..	2.416m ² .57	a 5\$000 "	14:499\$420
" 1899..	223m ² .18 por réis.....		300\$580
Total..	24.881m ² .01	Réis...	103:916\$960

Por estas vendas recebemos, em 1896, 40 obrigações de 4 p. c. (série unica no valor de.....

1:000\$000

Comprámos em 1897 para serem amortizadas, 200 obrigações privilegiadas de 1.º grão por.....

18:918\$193-

Comprámos em 1898 duas obrigações de 4 p. c. por.....

98\$660

Comprámos em 1900 para serem amortizadas 437 obrigações privilegiadas de 1.º grão por.....

45:522\$297

obrigações novas de 4 p. c., compradas em 1900

65:539\$150

com o producto da venda dos terrenos do Tejo, encontrar-se-há

no documento n.º 33, e foram publicados no «Diario do Governo»

n.º 26 de 1 de fevereiro ultimo.

Como acima.....

103:916\$960

De modo que em 31 de dezembro de 1900 só havia para aplicar á compra de obrigações de 4 p. c. da nossa Companhia.....

38:377\$810

Os numeros d'obrigações novas de 4 p. c., compradas em 1900

103:916\$960

com o producto da venda dos terrenos do Tejo, encontram-se no referido documento n.º 33.

Em 1901 já estão compradas até hoje 25 obrigações de 4 p. c.

privilegiadas de 1.º grão. Os numeros das obrigações novas com-

pradas com o producto da venda dos terrenos do Tejo e amorti-

zadas até hoje, bem como os numeros das demais obrigações amor-

tizadas no anno findo encontram-se no referido documento n.º 33.

A troca e a estampilhagem das antigas obrigações, pelas crea-
das nos termos da convenção de 4 de maio de 1894, tem con-
tinuado regularmente e, em 31 de dezembro de 1900 não havia por
trocar ou estampilar senão :

2 368 obrigações de 3 % (1.º á 8.º séries) ;

722 " " " 4 % (Convém notar que no numero das
obrigações a trocar em 4 de maio de
1900, mencionado no relatório apre-
sentado na assembléa geral dos ac-
cionistas de 30 de junho do anno
findo, houve um erro typographic :
foi publicado, como existente o nu-
mero de 161 obrigações, quando a
existencia era de 761 obrigações.)

45 " " " 4 1/2 % (Beira Baixa) ;
1.602 " " " 4 1/2 % de 1899.

Continuamos a recordar que os prazos da troca ou estampi-
lhagem das antigas obrigações pelas estabelecidas no dito conve-
nio de 4 de maio de 1894 tem ou tiveram o seu termo :

Em 1 de janeiro de 1901, inclusivamente, para a estampilha-

gem das obrigações 4 1/2% (1.ª série — emissão de 1886) Beira Baixa);

Em 1 d'outubro de 1901, inclusivamente, para a estampilha gem das obrigações 4 1/2% (2.ª e 3.ª séries—emissão 1889); e

Em 17 de novembro de 1901, inclusivamente, a troca das obrigações antigas de 3 e 4%, emitidas em França.

As antigas obrigações, que não tiverem sido ou não forem apresentadas nos prazos mencionados p' escreveram ou prescrevem em favor da Companhia, segundo o § 2.º da base 13.ª da citada convenção de 4 de maio de 1894.

D'accordo com os art. 13.º, 49.º e 24º dos estatutos o conselho fez proceder ao sorteio dos membros do conselho d'administração e de conselho fiscal que deixam este anno de fazer parte dos mesmos conselhos, mas que p'odem ser reeleitos.

Sahiram sorteados, do Conselho d'Administração :

Do grupo eleito pelos senhores obrigacionistas os Ex.^ms Srs. : Kergall.

Gaston Buron.

Marius Bô.

Raoul Bayart.

Do grupo eleito pelos senhores accionistas os Ex.^ms Srs. :

Jorge José de Mello.

Dr. Manuel Paes Villas Boas.

Sahiram sorteados do Conselho fiscal os Ex.^ms Srs. :

Dr. Antonio Centeno.

João Lobo de Santiago Gouveia.

E temos a honra de propor aos senhores accionistas, em reeleição, o preenchimento das duas vacaturas no Conselho de administração pela parte que lhes compete, e das dos dois membros do Conselho fiscal.

O Tribunal da Relação de Lisboa confirmou por accordam de 9 de março ultimo, a sentença, em 1.ª instância, do Tribunal do Commercio de Lisboa de 17 de janeiro de 1900, que não aceitando a nossa reconvenção, julgou porém improcedente e não prova a acção que a Sociedade ferro-viaria Madrid-Cáceres-Portugal contra nós intentára, seguindo assim, como vêdes, favoreavelmente para nós, como era de justiça, o pleito.

E segue tambem seus termos, em Paris, o processo em que os tres *trustees*, encarregados do deposito e gerencia das 50.000 obrigações de 3% que, pelo nosso convenio de 4 de maio de 1894 foram destinadas a libertar nos, completa e absolutamente, dos encargos anteriormente contrahidos por esta Companhia com as duas ferro-viarías hespanholas de Cáceres e Oeste,—citados em 29 de abril de 1899 pelo sr. Failly que se intitula credor da Companhia ferro-viaria do Oeste de Hespanha—chamaram aos tribunaes a nossa Companhia como pretensa caucionadora da quantia que aos ditos *trustees* é pedida. E não duvidamos da efficacia dos meios de defesa dos nossos direitos por nós empregados.

Por escripturas de 10 de maio corrente realizámos com o Banco Lusitano (documentos n.º 36 e 37) o acordo para a ultimação das nossas contas nos termos seguintes :

O Banco reconhece pertencerem á Companhia Real e consequente levantamento por ella da Caixa Geral dos Depositos das trezentas accções da mesma Companhia nessa caixa depositadas; e bem assim as 1:500 obrigações da dita Companhia de juro de 4 1/2 por cento da terceira série n.º 9:830 a 9:898, 20:70 a 21:000, 21:001 a 21:500 e 25:001 a 25:500, que poderão ser oportunamente levantadas pela Companhia Real do Thesouro Público, logo que o Banco possa libertar as da respectiva caução.

Excluindo o valor dos papeis acima mencionados ficou concordado em que o debito restante do Banco á Companhia pelos demais valores seria de réis 813:000.000—ao qual accrescerá metade do valor da liquidação, em dinheiro, nos termos do contracto de 4 de junho de 1893, isto é, réis 32:764.488—elevando-se assim o debito definitivo os termos da mesma escriptura de 10 de maio de 1901 corrente a 845:876.488 réis.

Para pagamento d'este debito o Banco cede :

1.º Todo o credito do Banco sobre a Companhia dos Caminhos de ferro do Mondego nao inferior a 250:000.000 réis, com os respectivos accessórios, garantias e cauções, incluindo o direito á penhora e qualquer direito contra quaisquer responsaveis pelos debitos da mesma Companhia do Mondego, hoje fallida, para poder a Companhia Real reclamar e haver da massa e de quem mais de direito, amigavel ou judicialmente, as correspondentes importâncias por conta e em equivalente descargá do debito do Banco para com a Companhia Real.

2.º As 1:485 accções da Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, que pertencem ao Banco Lusitano do valor nominal de 148:600.000 réis e que elle entregará á Companhia Real ao preço concordado de 5.000 réis cada uma accção, logo que possa resgatal-as da caução que prestam ao governo.

3.º Uma cautela de 500 accções liberadas do proprio Banco Lusitano, reorganizado, que será substituída por este numero de novas accções liberadas do Banco, quando forem emittidas e que serão recebidas pelo respectivo valor nominal de 50:000.000 réis.

(Continua)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Serviço combinado com as Companhias de Caminhos de ferro da Beira Alta e de Salamanca á fronteira Portugueza

Feira annual e grandes touradas em Salamanca

nos dias 11, 12 e 13 de setembro de 1901

Bilhetes de ida e volta por preços resumidíssimos validos para Ida, 7 a 23 de setembro. — Volta 9 a 25 de setembro, pelos comboios ordinarios.

Estes prazos de validade permitem aos passageiros poder assistir ás

Grandes corridas de touros em Valadolid

nos dias 15, 16, 21 e 22 de setembro

Tomando, para isso, em Salamanca, bilhetes especiaes de ida e volta.

Preços dos bilhetes : De Lisboa—Rocio ou Caes dos Soldados a Salamanca: e volta, 1.ª classe 9.060 réis, 2.ª classe 5.040 réis.

Nos preços supra está incluido o imposto de sello para o governo portuguez; não estão, porém, incluidas as verbas que correspondam por diferenças de cambio sobre o participe da Companhia hespanhola.

Mais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 23 de agosto de 1901.

Viagens de recreio á Figueira da Foz

Grandes corridas de touros em 8 e 15 de setembro de 1901 — Grandes festas a Nossa Senhora da Encarnação, em Buarcos

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, das estações abaixo á Figueira, validos pelos comboios ordinarios. Preços de ida e volta incluindo o imposto de sello :

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, 2.0840, 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 inclusivé, 2.060, 1.540, 1.020; Fundão, 2.ª classe 3.080, 3.ª 2.190; Tortozendo, 2.ª 2.760, 3.ª 1.970; Covilhã, 2.ª 2.640, 3.ª 1.870; Caria, 2.ª 2.290, 3.ª 1.630; Belmonte, 2.ª 2.200, 3.ª 1.570; Benespera, 2.ª 1.840, 3.ª 1.310; Sabugal, 2.ª 1.620, 3.ª 1.150.

Validade do 1.º periodo : Ida, 7 e 8 de setembro; volta, 8 e 9 do mesmo dia. 2.º periodo : Ida, 14 e 15 de setembro; volta, 15 e 16 do mesmo dia.

E' permitido aos passageiros de 1.ª classe ocuparem logares de luxo nas condições estabelecidas para o serviço ordinario, excepto nos comboios *sud express*, mediante pagamento do respectivo supplemento.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.—Lisboa, 28 d'agosto de 1901.

Aviso

Interrompida a linha do Central de Aragon entre Murero-Manchones e Baguena.

Não se admite passageiros nem grande velocidade que tenham de passar pelo ponto interrompido. Pequena velocidade tem reservada pelos prazos de transporte.

Lisboa, 26 de agosto de 1901.

Comboio tramway entre Caldas e S. Martinho

Para os comboios n.º 211 e 212 entre Caldas e S. Martinho que, segundo o horario em vigor, cartaz D 91, se efectuarão de 1 a 30 de setembro proximo, serão vendidos bilhetes especiaes pelos seguintes preços :

Bilhetes de ida e volta de Caldas a S. Martinho 1.ª classe 320, 2.ª 220, 3.ª 120 réis. Bilhetes de simples ida de S. Martinho a Caldas, 1.ª classe 160, 2.ª 110, 3.ª 70 réis.

N'estes preços está incluido o imposto do sêlo.

Só são validos para estes comboios os bilhetes a que este Aviso se refere, os quaes não tem validade para nenhuns outros comboios.

Estes bilhetes são unicamente validos no dia da venda.

Ficam em vigor as disposições da Tarifa Geral no que não sejam contrarias ao que no presente se estipulam.

Lisboa, 29 d'agosto de 1901.

ARREMATAÇÕES

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão

Em 2 de setembro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art 111º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder se-há á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 2 de julho de 1901, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia, se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se á repartição de reclamações na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 31 de agosto de 1901 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 14 de agosto de 1901.

Da Covilhã com destino a Lisboa P, 4 pipas de vinho, consignadas a Manuel Roiz Pereira.

Da Figueira da Foz a Lisboa P, 1 caixa com taboletas de vidro, consignada á Companhia de Seguros de Incendios Previdencia.

Do Arco do Bandeira a Ovar, 1 bahú com roupa, consignado a José Antonio de Pinho.

De Leiria a Alcantara, 2 vagons de madeira, consignado a Alberto Escolme.

Da Regoa a Lisboa, 1 fardo de fazendas, consignado a J. Costa V. Araujo.

De Alcantara-T. ao Carregado, 4 carris de aço, consignados ao chefe da estação.

De Reguengos a Lisboa P, 7 fardos de capas de palha para garrafas, consignados a R. de Andrade & C.º

De Santa Comba Dão a Lisboa P, 3 volumes de ferro, consignados a Moniz Galvão.

Do Arco do Bandeira a Estarreja, 2 caixas com drogas, consignadas a Antonio Almiro.

De Rio Tinto ao Estoril, 8 caixas com vinho, consignadas a F. Dias

De Queluz a Lisboa P, 1 barril de vinho, consignado a Eduardo Augusto Velloso.

De Gaya a Portalegre, 4 caixas com vinho, consignadas a Manuel Palma Mouro.

Do Cacem a Alcantara-T., 2 barris de vinho, consignados a M. Soares Guedes.

Do Pombal a Lisboa M, 1 fardo de tecidos, 4 volumes de madeira e 1 porção de aparas de cortiça, consignados a M. Antunes.

Fornecimento d'aço redondo

No dia 16 de setembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de aço redondo macio para rebites de cravar em frio.

As condições estão patentes em Lisboa, 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 escritórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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, 16 de agosto de 1901.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de carvão de coke

Faz-se publico que, pelas 11 horas da manhã de 2 de setembro proximo, perante a Direcção dos ditos Caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 30 toneladas de carvão de coke.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 10\$000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da im-

portancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita; depositos que terão lugar, aquelle na tesouraria 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 podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 20 agosto de 1901.

Direcção do Sul e Sueste

Construcção do ramal de Tunes a Portimão

Faz-se publico que no dia 14 de setembro de 1901, pelas 12 horas da manhã, na secretaria da 5.ª secção de via e obras, em Faro, perante o respectivo chefe, terá lugar a arrematação das empreitadas abaixo especificadas:

Designação dos trabalhos	Estações e dependencias			Casas de guarda aos perfis 666 e 725
	Estombar	Portimão	Retretes nas 7 estações do ramal	
Excavação para fundações	166,610	166,610	32,760 X 7	15,0 X 2
Alvenaria ordinaria..	763,934	468,658	23,210 X 7	39,86 X 2
Alvenaria de tijolo...	34,880	34,880	4,663 X 7	1,780 X 2
Cantaria.....	14,354	14,354	0,816 X 7	0,231 X 2
Reboco e caiação ...	853,860	953,860	78,65 X 7	154,06 X 2
Madeiramento de telhado	294,00	204,00	18,80 X 7	43,20 X 2
Pintura.....	284,08	284,08	36,64 X 7	—
Portas de armazem	3	3	—	—
Asnas de armazem...	3	3	—	—
Parquet em pavimento	43,00	43,00	8,26 X 7	—
Betonilhas em pavimento	41,48	41,48	—	—
Rodapé de casquinha	104,40	104,40	—	—
Vigamento e forro...	147,00	147,00	—	—
Vigamento e solho...	54,40	54,40	—	—
Alzares de duas faces.....	72,00	72,00	—	—
Alzares de trez faces	35,00	35,00	—	—
Portas exteriores...	10	10	2 X 7	1 X 2
Portas interiores...	5	5	—	—
Asnas para o vão de 7 metros	4	4	—	—
Janellas com caixilhos de vidraça	—	—	—	—
Algeroz	42,0	42,0	—	—
Tubagem de grêz...	16,0	16,0	16 X 7	—
Balcão de bagagens	1	1	—	—
Guichet.....	1	1	—	—
Cobertura com telha modello Marselhez	294,00	294,00	18,80 X 7	—
Ladrilho de tijolo...	—	—	—	27,20 X 2
Reboco hidráulico	—	—	39,16 X 7	—
Telhado meio mourisco.....	—	—	—	48,0 X 2
Numero da empreitada.....	216	217	218	219
Bases de licitação	3:984\$000	3:335\$000	1:575\$000	400\$000
Deposito provisório.....	98\$000	84\$000	40\$000	10\$000

Barreiro, 14 d'agosto de 1901.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de balastro

Faz-se publico que no dia 14 de setembro, pelas doze horas da manhã, na secretaria da 4.ª secção, em Beja, terá lugar o concurso para a arrematação de uma empreitada de fornecimento, carga e descarga de 4.050 metros cubicos de ballastro, que tem de ser extraído de uma ballastreira no kilometro 162,400.

A base de licitação é 1:300\$000 réis, o deposito provisório é 32\$500 réis, que será transformado no definitivo e elevado a 5 p. c. da importancia por que fôr adjudicada a empreitada.

As condições estão patentes na referida secretaria todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Barreiro, 25 de agosto 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.

ALCOBICA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CALDAS DA RAINHA

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

CINTRA

Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$600 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, Ronão Garcia Vinhas.

ESTUHL

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

FIGUEIRA DA FOZ

Grande Hotel Lisbonense.—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade Aposentos e serviço de 1.^a ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

GUIMARÃES

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

GRANADA

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

HAMBURGO

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

LEIRIA

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

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

MADRID

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

MAFRA

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

MONT'ESTORIL

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

NAZARETH

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

PARIS

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

PORTO

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

PORTO

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

PORTO

João Pinto & Irmão.—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 13.^a

PORTO

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

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 aposentadoras.—Bom serviço de cozinha.—Asseio e modicidade de preços.—Proprietario.—Joaquim Pereira Duarte.

SEVILHA

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

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y trasportes.

**FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

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

COMPANHIA REAL				LISBOA	QUELUZ	LISBOA	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	6 35 m.	7 6 m.	7-30 m.	8 0 m.
5- 5 m.	5-25 m.	6- 0 m.	6-20 m.	7 40 m.	8-12 m.	8-37 m.	8 59 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	8-38 m.	9 9 m.	9 35 m.	10- 5 m.
6-85 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.
7-15 m.	7-40 m.	8- 0 m.	8-25 m.	10-40 m.	11-11 m.	11-30 m.	11-59 m.
8- 5 m.	8-25 m.	9- 0 m.	9-20 m.	11-40 m.	12 11 t.	12-30 t.	12-59 t.
8-45 n.	9- 5 m.	9-30 m.	9-55 m.	12-40 t.	1-11 t.	1 30 t.	1 59 t.
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	1-40 t.	2-11 t.	2 30 t.	3- 0 t.
10-15 u.	10-40 m.	11- 0 m.	11-25 m.	2 40 t.	3-11 t.	3 30 t.	4- 0 t.
11- 5 m.	11-25 m.	12- 0 m.	12-20 t.	3 40 t.	4 11 t.	4-30 t.	5- 0 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	4 49 t.	5 12 t.	5-30 t.	6- 0 t.
12 35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	5 40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7- 0 t.
1-15 t.	1-40 t.	2- 0 t.	2 25 t.	6-33 t.	7- 4 t.	7-30 t.	8- 0 n.
2- 5 t.	2-25 t.	3- 0 t.	3-20 t.	7-35 t.	8- 6 n.	8-30 n.	8-59 n.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	8-40 n.	9-12 n.	9-30 n.	10- 0 n.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	10 40	11-11 n.	11-31 n.	12- 0 n.
C. SOORÉ	P. ARROS	C. SOORÉ	Lisboa	Cintra	Lisboa		
5-30 m.	5 55 m.	6 5 m.	6-30 m.	6-55 m.	7 48 m.	5-12 m.	6-10 m.
11-30 m.	11 55 n.	12 5 t.	12 30 t.	9- 0 m.	9-53 m.	7-52 m.	8-38 m.
1- 0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2- 0 t.	a 11- 0 m.	11-47 m.	9 7 m.	9-53 m.
2 30 t.	2-55 t.	3- 5 t.	3 30 t.	a 1- 0 t.	1-47 t.	a 10-52 m.	11-33 m.
8-80 n.	8-55 n.	9 5 n.	9-20 n.	3- 0 t.	3-53 t.	a 12-50 t.	1-33 t.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	a 4-35 t.	5-19 t.	2 52 t.	3-38 t.
9 35 n.	9-55 n.	10 30 n.	10-50 n.	5-35 t.	6-22 t.	a 4-25 t.	5- 7 t.
10-15 n.	10-40 n.	11 0 n.	11-25 n.	6-48 t.	7 41 t.	a 5-50 t.	6-33 t.
11- 5 n.	11-25 n.	12- 0 n.	12-20 n.	9-10 n.	10- 3 n.	7-52 t.	8-38 n.
11-45 n.	12 10 n.	12-30 n.	12 50 n.	10-55 n.	11-48 n.	8 44 n.	9 30 n.
				12 15 n.	1 17 n.	10-55 n.	11-41 n.
C. Sodré	Gascaes	C. Sodré	Lisboa	Sacavém	Lisboa		
5-30 m.	5 55 m.	6 5 m.	6-30 m.	7-30 u.	8-14 m.	8 45 m.	9-29 m.
11-30 m.	11 55 n.	12 5 t.	12 30 t.	9 15 m.	9-59 m.	10 10 m.	10-54 m.
1- 0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2- 0 t.	10-20 m.	11 4 m.	11-25 m.	12- 9 t.
2 30 t.	2-55 t.	3- 5 t.	3 30 t.	11-20 m.	12 4 t.	12-30 t.	1-17 t.
8-80 n.	8-55 n.	9 5 n.	9-20 n.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3 54 t.
10-0 n.	10-25 n.	10 35 n.	11 0 n.	8- 0 n.	8 44 n.	9- 0 n.	9 44 n.
11-30 n.	11 55 n.	12 5 n.	12 30 ..	10-0 n.	10-44 n.	11 5 n.	11-49 n.
C. Sodré	Gascaes	C. Sodré	Lisboa	Povoá	Lisboa		
a 6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-21 m.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8 29 m.
6-15 m.	7-21 m.	a 6-55 m.	7-32 n.	12 23 t.	1-21 t.	1 55 t.	2-54 t.
7- 0 m.	7-52 m.	7- 8 m.	8 0 m.	3 10 t.	4- 8 t.	4 30 t.	5-29 t.
a 7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8 51 m.	4-47 t.	5-45 t.	6 35 t.	7-34 t.
7-45 m.	8-51 m.	8-10 m.	9- 2 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	
8-30 m.	9-32 m.	a 8-53 m.	9-30 m.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 b.
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.
9-15 n.	10 21 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12 30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9- 8 n.
10- 0 m.	10-52 m.	10 8 m.	11- 0 m.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b	
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-51 n.	5- 0 m.	7- 0 m.	7-28 m.	9-25 m.
10-45 m.	11-51 m.	a 11-25 m.	12- 2 t.	11 20 m.	1-20 t.	11-45 m.	1 42 t.
a 12 10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-21 t.	4-45 t.	6-45 t.	8- 3 n.	10- 0 n.
12-15 t.	1-21 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
a 1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-51 t.	8-45 m.	12-56 t.	k 7 50 t.	12 29 n.
1-45 t.	2-51 t.	a 2 25 t.	3- 2 t.	Lisboa	Porto	Lisboa	
a 3-10 t.	3 47 t.	3-15 t.	4-21 t.	b 8-55 m.	9-23 n.	5-25 m.	3 32 t.
3-15 t.	4-21 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	11- 6 m.	5-25 m.	b 5-37 t.	
4- 0 t.	4-52 t.	4 8 t.	5 0 t.	a 4-30 t.	11-45 n.	12-30 t.	5- 8 m.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-51 t.	d 7- 0 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	d 9-15 m.
4-45 t.	5-51 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	7 45 t.	8 30 n.	8 30 n.	11-16 n.
5 30 t.	6 22 t.	5-38 t.	6 30 t.	9-30 n.	7-19 m.	5 52 m.	
a 6-10 t.	6-47 t.	6 15 t.	7-21 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa	
6-15 t.	7 21 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.
7- 0 t.	7-52 t.	7 8 t.	8 0 n.	11- 6 m.	5-25 m.	b 5-37 t.	
a 7-40 t.	8-17 n.	7-45 t.	8-51 n.	7-45 t.	6 31 m.	6-50 t.	5- 8 m.
7-45 t.	8-51 n.	a 8-25 n.	9- 2 n.	9-30 n.	—	—	
a 9-10 n.	9-47 n.	9-15 n.	10-21 n.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	
9-15 n.	10-21 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	b 8-55 m.	5 55 t.	8-15 m.	3-32 t.
10-40 n.	11-17 n.	10-45 n.	11-51 n.	11- 6 m.	5 55 t.	5-55 t.	b 5-37 t.
10-45 n.	11-51 n.	a 11-25 n.	12- 2 n.	7-45 t.	7 3 m.	5- 8 m.	
12-10 n.	12-47 n.	12 15 n.	1-21 n.	9-3 n.	—	—	
12-15 n.	1-21 n.	a 12-55 n.	1-32 n.				

a) Directos ou rápidos—b) Listra Caia dos Soldados — c) Porto-Campanhã — d) Por Alfarrábios — e) Domingos e sant. — f) Except. aos d.m. e sant. g) Sab. — h) 2.^{as}
5.^{as} e sab. — i) 2.^{as} e 5.^{as} — k) Dom. e 4.^{as} — p) Dom. e 5.^{as} — r) 2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as} — t)
2.^{as} feiras — u) Pelo Norte — v) 2.^{as}, 4.^{as} e sab. — x) 6.^{as} feiras — y) 4.^{as} feiras — z) 5.^{as}



Steam Packet Company

S. Vicente, Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

Em 2 de Setembro

O paquete **Thames**.

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

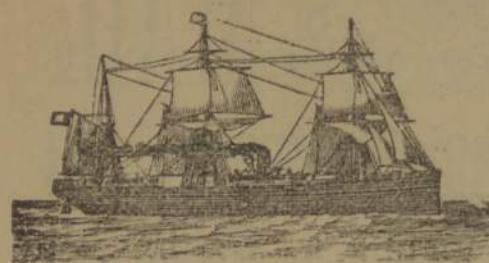
Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

Em Irisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capelis-
ts. 31. 1.^o

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 16 de Setembro 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 (pelo canal de Suez), vapor allemão **General**. Sahirá a 6 de setembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2º.



Africa Oriental (pelo canal de Suez), vapor allemão **Reichstag**. Sahirá a 19 de setembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2º.



Anvers e Bremen, vapor allemão **Mainz**. Sahirá a 4 de setembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2º.



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



Bordeus, vapor frances **La Plata**. Sahirá a 11 de setembro. Messageries Marítimes, Sociedade Tortlades, Rua do Ouro, 32.



Cabedello, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Ilhara**. Sahirá a 22 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1º.



Cette e Marselha, vapor frances **Saint Mathieu**. Sahirá a 11 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1º.



Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Ayres, vapor frances **Atlantique**. Sahirá a 9 de setembro. Messageries Marítimes, Sociedade Tortlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 8 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1º.



Las Palmas, Cabo, Port Elizabeth, East London, Natal e Lourenço Marques, vapor allemão **Admiral**. Sahirá a 19 de setembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2º.



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



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



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



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 14 de setembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1º.



Pará e Manaus, vapor allemão **Valdivia**. Sahirá a 25 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1º.



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Deserto**. Sahirá a 6 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1º.



Pernambuco e Maceió, vap. ingl. **Orion**. Sahirá a 11 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1º.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Campagna**. Sahirá a 17 de setembro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1º.



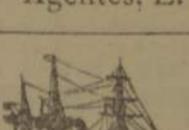
Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **Médoc**. Sahirá a 14 de setembro. Messageries Marítimes, Sociedade Tortlades, Rua do Ouro, 32.



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 11 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1º.



Vigo, La Palice, La Rochelle e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá a 10 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1º.

ASCENSOR MUNICÍPIO-BIBLIOTHECA

À 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.