

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-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. — BRUXELAS, Leopold Kirsch. — L. MARQUES, J. M. Costa

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

| | |
|--|-----------|
| CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE..... | |
| POCINHO A MIRANDA DO DOURO..... | 381 |
| PARTES OFICIAIS — Decretos de 24 de outubro, 7, 14 e 28 de novembro do Ministério das Obras Públicas..... | 382 |
| CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO (conclusão)..... | 383 e 384 |
| NOTAS DE VIAGEM — IV — De Tarrasco a Genebra..... | 385 |
| O RAMAL DA MERCEANA..... | 386 |
| PARTES FINANCEIRAS — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hspanhoes..... | 387 |
| A ESTAÇÃO DO SUL E SUESTE..... | 388 a 389 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra à Praia das Maçãs — Estações melhoradas — Vale do Vouga — Vale do Corgo — Braçal a Estarreja — Povoa — Mirandela a Bragança — Mormugão — Benguela — Tramways na Beira Tremvias em Lourenço Marques | 390 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS. — Hspanha — França — Alemanha..... | 390 e 391 |
| COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS D'AFRICA — Relatório do conselho de administração..... | 391 e 392 |
| AVISOS DE SERVIÇO..... | 392 |
| ARREMATAÇÕES..... | 393 |
| CONCURSOS..... | 393 |
| AGENDA DO VIAJANTE..... | 394 |
| HORÁRIO DOS COMBOIOS EM 1 DE DEZEMBRO DE 1901..... | 395 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA..... | 396 |

CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

Acabam de vir a lume os *Dados Estatísticos relativos á construção e exploração d'estas linhas nos mezes decorridos de 1 de janeiro de 1898 a 31 de dezembro de 1899.*

A memoria é assignada pelo engenheiro adjunto e antigo chefe da repartição de caminhos de ferro no ministerio das obras publicas, sr. Perfeito de Magalhães, o qual procura alli a publicação das estatísticas ferroviárias.

D'este relatorio colhemos as seguintes notas:

A conta de capital de estabelecimento, que era em 31 de dezembro de 1897 de 12.461:839\$236 réis, passou a 12.713:253\$962 réis, tendo assim:

1.º um aumento de 8:540\$764 réis na construção da linha de Faro a Villa Real de Santo Antonio, comprehendendo a expropriação do primeiro troço até o kim. 3; a execução da trincheira e aterro entre o largo de S. Francisco em Faro e o kim. 3, e a execução de parte das obras d'arte e vedações.

2.º um aumento de 90:972\$744 na construção do ramal de Tunes a Villa Nova de Portimão que tem a extensão de 17.526 metros e comprehende a estação de Algoz, Alcantarilha, Poço Barreto e Silves, e que abriu em 10 de julho de 1899 até Algoz e em 19 de março de 1900 até Poço Barreto, ficando os trabalhos por preço inferior ao do orçamento.

3.º um aumento de 22:242\$204 réis em locomoto-

ras, carruagens e vagons; de 7:698\$881 réis em barcos a vapor e material marítimo.

4.º um aumento de 9:911\$754 réis em obras complementares na estação do Barreiro; de 481\$083 réis em officinas e machinas ferramentas; de 34:927\$294 réis na construção de 8 novas estações e apeadeiros e na ampliação de 16 estações antigas.

5.º um aumento de 77:086\$530 réis em renovação de via substituindo-se os carris de ferro pelos de aço de 30 kig. por metro em 30\$788 m.

6.º um aumento de 553.472 réis em estudos de novos ramaes e prolongamentos a construir.

As receitas brutas foram:

| | |
|--------------|-------------------|
| em 1897..... | 870:287\$307 réis |
| » 1898..... | 953:510\$279 " |
| » 1899..... | 950:159\$346 " |

D'aqui ha a deduzir os impostos de transito e sello na importancia respectivamente de 51:762\$000, 55:411\$000 e 55:845\$000.

A' via fluvial cabe nas receitas:

| | |
|--------------|------------------|
| em 1897..... | 60:782\$288 réis |
| » 1898..... | 66:823\$257 " |
| » 1899..... | 69:088\$060 " |

A média por kim. da receita bruta total foi de:

| | |
|--------------------|------|
| 1:832\$183 em..... | 1897 |
| 2:007\$389 » | 1898 |
| 2:000\$335 » | 1899 |

E' para notar que o anno de 1897 tinha sido o de maior receita desde a abertura das linhas.

O percurso dos comboios foi em 1897 — de 952.239 kim., em 1898 — 997.820 kim.; em 1899 — 1.131.148 kim., o que dá as médias por dia de 2.609, 2.734 e 3.049 respectivamente.

O aumento grande em 1899 vem dos tramways do Algarve e do desenvolvimento entre o Barreiro e Setúbal.

As receitas provenientes do serviço de passageiros decomponem-se assim nos tres annos:

| | |
|---------------------|---------------------------------|
| 1.ª classe em 1897. | 36.481 passag. 52:762\$756 réis |
| » » » 1898. | 38.246 » 55:025\$260 " |
| » » » 1899. | 38.471 » 53:774\$471 " |
| 2.ª » » 1897. | 83.255 » 62:466\$145 " |
| » » » 1898. | 89.083 » 66:555\$967 " |
| » » » 1899. | 92.203 » 68:036\$468 " |
| 3.ª » » 1897. | 295.205 » 144:732\$180 " |
| » » » 1898. | 325.405 » 151:050\$583 " |
| » » » 1899. | 354.666 » 155:203\$042 " |

A grande velocidade, abstrahindo de passageiros, deu 69.878.071 réis, 77.019.324 e 79.580.274 para 9.832. 11.644 e 12.103 toneladas de recovagens e bagagens e 1.555, 1.590 e 1.778 cabeças de gado.

A pequena velocidade deu 416.268.210 rs. 445.779.634 e 438.836.666 relativos a 215.868, 240.820 e 251.952 toneladas de mercadorias e a 67.849, 47.615, 69.645 cabeças de gado.

Houve portanto um aumento nas receitas de passageiros em todas as classes, embora tenha decrescido um tanto o producto médio.

Tambem tem crescido o movimento e as receitas provenientes de comboios especiaes para feiras e festas. Sendo em 1897 de 11.388.838, passou a 21.341.475 réis em 1899, embora descesse depois a 14.757.937 em 1898.

E' interessante o exame do mappa relativo ao serviço de comboios tremvias do litoral do Algarve que começo em agosto de 1898. O total dos passageiros transportados ascendeu a 29.505 em 1898, dando 3.717.760 réis de receita, que é pequena, mas que tem compensações valiosas.

Esta receita propensa para crescer, não affectou a receita dos comboios ordinarios, não foram necessarios comboios supplementares entre Faro e Messines que anteriormente tinham de fazer-se muitas vezes, o rendimento colhido bastou para as despesas, aproveitaram-se as machinas que serviram na construcção. Além d'isto creou-se no publico uma necessidade a que elle se vae habituando e serve-se uma região populosa e importante.

O aumento de transportes em pequena velocidade deve-se principalmente aos cereaes, minérios e adubos, o que deixa um seguro indicio da prosperidade agricola e mineira da região. Só em adubos expedidos do Barreiro houve um aumento de 2.692 toneladas sobre o anno de 1897.

A receita foi de 36.116.512, apesar de se transportarem em 1898 gratuitamente 11.818 toneladas de adubos chimicos, machinas agricolas e industriaes e alfaias agricolas, segundo a letra do decreto de setembro de 1898.

As médias das receitas por kilometro de via e kilometro-comboio foram:

| | |
|---------------|-----------------|
| em 1897 | 1.570.752 e 783 |
| » 1898 | 1.674.591 » 797 |
| » 1899 | 1.674.591 » 715 |

Comparando o anno de 1896 com o de 1898, vê-se que houve na P. V. um aumento de 13 toneladas na média por kilometro de via, de 23.997 no numero medio de toneladas kilometricas por km. de via de 22 km. no percurso medio de tonelada, de 140.996 réis na receita por km. diminuindo todavia o producto medio por tonelada em 111 réis e o producto medio por tonelada km. em 3,7 réis.

As receitas da via fluvial deram no total:

| | |
|--------------|-----------------|
| em 1897..... | 607.82.228 réis |
| » 1898..... | 668.23.227 » |
| » 1899..... | 690.88.060 » |

que correspondem respectivamente a:

| |
|--|
| 352.601 passageiros e a 27.879 toneladas |
| 383.213 » » 32.301 » |
| 389.716 » » 33.240 » |

Vejamos agora as despesas de exploração. Foram as seguintes:

| |
|--|
| Em 1897 - 410.321.251 réis, o que dá 863.834 por km. |
| » 1898 - 452.419.599 » 952.462 » |
| » 1899 - 482.933.989 » 1.016.703 » |

Os km.-comboios ficaram a 431, 453 e 434 réis.

Augmentaram todas as despesas menos as da via fluvial em que houve a reducção de 354.375 réis. O accrescimo mais importante 24.244.904 réis incidiu no serviço do material e tracção e resultou do augmento de percurso dos comboios que passou da média de 2.005 km. para 2.343 km., do augmento do pessoal das estações para fazer face ao desenvolvimento do trafego, do augmento do preço do carvão e do seu maior consumo, do augmento devido á reconstrucção de material circulante, dos abonos ao pessoal de tracção.

As receitas liquidas ficaram portanto nas seguintes cifras :

| |
|--|
| 1897 - 396.568.339 rs. com a média p. km. de 834.881 |
| 1898 - 409.834.406 » » » » 862.809 |
| 1899 - 381.584.992 » » » » 803.336 |

e as relações entre as despesas de receitas de 0,51; 0,52 e 0,55.

Ha por isso um resultado desfavoravel no anno de 1899 que se explica pelas deficiencias do anno agricola que affectam as receitas dos transportes mais remuneradores—os cereaes.

Contando a receitas fóra do trafego, a média kilometrica eleva-se a 859.376 réis em 1897; 938.272 em 1898; 865.406 em 1899; sem se contar o imposto do sélio e de transito que deu 51.762.377 réis, 55.411.259; 55.845.800 réis.

Sabendo-se que o capital empregado nas linhas em 1897, 1898 e 1899 era de 12.461.839.236 réis; 12.535.828.380 e 12.713.253.62, vê-se que a relação entre o producto liquido e o capital despendido é respectivamente de 0,0327; 0,0365 e 0,0324. Isto mostra que o capital tem uma remuneração razoavel, tanto mais que se valorizaram riquezas e se introduziram beneficios importantes dos povos d'aquellas regiões, não sendo a menor o fomento agricola e mineiro que d'ahi derivou.

Isto é sem duvida um bom argumento contra a alienação destas linhas que estão e devem continuar na posse do Estado.

Pocinho a Miranda do Douro

Toma incremento a idéa de se conseguir em breve a construcção do caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro.

A Associação Industrial e o Centro Commercial do Porto secundaram os pedidos de varias camaras da região d'ense, e acabam de dirigir a El-Rei uma representação sollicitando que seja levado á practica esse melhamento, do qual hão de advir, sem duvida, grandes vantagens para aquelles povos.

O sr. Augusto Lima, recebedor da comarca de Miranda, encarregado pelas camaras municipaes interessadas na construcção, e o sr. Alvaro Rebello Valente, tambem muito interessado neste assumpto, por ser o proprietario das celebres pedreiras de marmore e alabastro de Miranda e Vimioso, teem conferenciado com

as principaes corporações commerciaes e industriaes portuenses sobre as vantagens que adviriam para aquela cidade da realização do mesmo caminho de ferro.

Em Miranda reina grande entusiasmo pelas bem fundadas esperanças, que se acentuam, de que vá por deante uma tão necessaria construcção. Ao mesmo tempo que chegava ás mãos d'El Rei a representação da Associação Industrial e do Centro Commercial do Porto, era expedido pela Associação Commercial d'aquella cidade ao sr. ministro das Obras Publicas um officio instando pelo mesmo melhoramento e pedindo a valiosa interferencia de s. ex.^a no assumpto.

Assim se faz chegar até os altos poderes do Estado a voz unisona dos habitantes d'aquella região transmontana, tão laboriosos como modestos.

Sequestrados da convivencia do resto do paiz por falta quasi completa de communicações regulares, não é sem tempo que os povos de Traz-os-Montes pedem para ser participantes dos beneficios que a outras regiões teem sido concedidos, e que uma pequena parcela do seu trabalho que ha meio seculo lançam sem murmurar aos cofres do Estado para melhorar a viação do paiz, seja emfim applicada na sua terra. A isso teem direito.

A região que o projectado caminho de ferro terá de atravessar e servir, apertada entre dois rios caudalosos, o Douro e o Sabor, conta 90 kilometros de extensão, 25 a 30 de largura e 286.000 hectares de superficie. Possue, além de outros, um riquissimo jazigo de minério de ferro e pedreiras de excellentes marmores e alabastros. O solo é sulcado de abundantes ribeiras e a terra fertil.

Cresce alli, formando arvores majestosas, o carvalho, o pinheiro, o olmo e o freixo; dão alli fructos abundantes e saborosos a oliveira, o castanheiro, a amendoeira e a nogueira; desenvolve se nella de um modo particular a amoreira para criação de sirgo; a videira, plantada entre as fragas, pelas encostas dos rios e ribeiras, produz numerosos cachos, que dão um vinho delicioso; o trigo, o centeio, a cevada e os legumes são abundantes. Passam nas margens das ribeiras valentes bois para os trabalhos agricolas e proprios para o talho; por entre as moutas procuram pasto os carneiros e ovelhas de fina lã. Povoam essa região 70.000 habitantes laboriosos, pacificos e affaveis; teem todos entranhado affecto á sua patria, e entre elles nunca encontrou echo a voz da revolta; contribuem para o bem do Estado, satisfazendo com notavel pontualidade o tributo de sangue, dando os melhores dos seus filhos para defender a patria e cobrir de gloria a sua bandeira nas inhospitas regiões da Africa e da Asia, e o de dinheiro, entregando nos cofres do Estado as primicias da terra que cultivam.

Pois fiquem sabendo os que o não sabem já, que nessa região não ha uma unica estrada que a ponha em comunicação regular e segura com o centro do paiz! Nunca alli se fez ouvir o silvo de uma locomotiva.

E afinal, bem pouco é o que agora se pede. Pretende-se sómente que o caminho de ferro do Douro seja prolongado, e que os comboios, partindo do Pocinho, percorram a planicie que se estende entre o Douro e o Sabor até a fronteira de Hespanha.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria,

e usando da faculdade conferida ao Governo pelo artigo 18.^o da Carta de lei de 12 de junho de 1901: hei por bem aprovar a organização das corporações consultivas da Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, que funcionam junto da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, a qual, fazendo parte integrante d'este decreto, baixa assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de outubro de 1901.—REI.—Manuel Francisco de Vargas.

Organização das corporações consultivas da Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria que funcionam junto da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

CAPITULO I

Corporações consultivas

Artigo 1.^o Na Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas e Minas, as seguintes corporações consultivas:

- a) Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;
- b) Conselho de Melhoramentos Sanitarios;
- c) Conselho dos Monumentos Nacionaes;
- c) Conselho de Tarifas;

Art. 2.^o A organização dos serviços que incumbem a estas corporações consultivas, bem como a sua constituição e modo de funcionamento serão as constantes dos capítulos II a V d'este decreto.

CAPITULO V

Do conselho de tarifas

Art. 34.^o As funcções do conselho de tarifas são consultivas, competindo-lhe dar parecer fundamentado sobre os assumptos que teem de ser submettidos ao seu exame, e que são:

1.^o Todos os negocios respeitantes á parte commercial da exploração dos caminhos de ferro no continente do reino, abrangendo as contravenções das respectivas leis e regulamentos, as reclamações e indemnizações;

2.^o Todas as propostas de tarifas especiaes internas e combinadas com quaequer administrações de linhas ferreas, de grande ou pequena velocidade, quer essas propostas sejam apresentadas pela administração dos Caminhos de ferro do Estado, quer o sejam pelas empresas exploradoras, comprehendendo as combinações com linhas estrangeiras;

3.^o Taxas das despesas accessorias em todas as linhas ferreas em exploração;

4.^o Todos os contractos a celebrar entre as empresas e os particulares;

5.^o Todos os assumptos concernentes a tarifas de caminhos de ferro, sobre que o Governo entenda dever consultal-o.

Art. 35.^o Ao Conselho de Tarifas compete propôr:

1.^o A revisão periodica das tarifas geraes das linhas ferreas, em observância dos contractos de concessão quanto ás exploradas por empresas ou particulares;

2.^o A substituição, ampliação, modificação e annotação de tarifas especiaes, quer nas linhas ferreas exploradas pelo Estado, quer nas administradas por empresas, companhias ou particulares;

3.^o Convenções ou ajustes entre diversas administrações de linhas ferreas para adopção de tarifas especiaes, communs e combinadas, quer de grande quer de pequena velocidade.

Art. 36.^o O Conselho de Tarifas terá a seguinte composição:

1.^o O Ministro e Secretario de Estado das Obras Publicas, Commercio e Industria, presidente;

2.^o O Director Geral das Obras Publicas e Minas, vice-presidente;

3.^o Os demais directores geraes do Ministerio;

4.^o Os vogaes inspectores da secção de caminhos de ferro do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas;

5.^o Dois vogaes do Conselho Superior de Agricultura, e dois do Conselho Superior do Commercio e Industria, propostos pelos respectivos conselhos e nomeados pelo Ministro;

6.^o O director fiscal da exploração das linhas ferreas exploradas por companhias;

7.^o Um representante da administração dos caminhos de ferro do Estado;

8.^o O chefe da repartição da Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, a que incumbirem os serviços de caminhos de ferro, que será o secretario.

¹ Para não sobrecarregar a folha com a transcrição de todo este diploma, limitamo-nos a dar a parte que corresponde á especialidade d'este jornal.

§ 1.º Na ausencia do presidente e do vice-presidente, fará as suas vezes o director geral mais antigo.

§ 2.º Serão avisados para comparecer, querendo, os representantes das administrações das companhias ou empresas exploradoras dos caminhos de ferro do paiz, a fim de prestarem esclarecimentos, sempre que o conselho haja de se ocupar de assuntos que lhes digam respeito.

Art. 37.º Servirá de secretaria do Conselho de Tarifas a repartição da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, a que incumbem os assuntos relativos a caminhos de ferro.

Art. 38.º Ao vice-presidente incumbe distribuir pelos vogais os processos que por elles tenham de ser consultados, e dirigir a discussão.

Art. 39.º O vice-presidente, sempre que o julgar conveniente, ou por ordem do Ministro, convocará o conselho.

Art. 40.º O conselho elaborará dentro de tres meses, depois da primeira sessão, o seu regulamento, definindo a extensão e a forma dos seus trabalhos.

CAPITULO VI

Disposições diversas

Art. 41.º As funcções de vogal dos Conselhos de Melhoramentos Sanitários, de Monumentos Nacionaes e de Tarifas, são gratuitas, excepto para os quatro engenheiros e o architecto, a que se referem a alinea b) do artigo 15.º e o § unico do artigo 28.º do presente decreto.

Art. 42.º Os vogais das corporações consultivas acima enumerados serão sempre nomeados por decreto.

Art. 43.º O Governo fará os regulamentos que forem necessários para a execução d'este decreto.

Art. 44.º Fica para todos os efeitos revogada a legislação em contrario.

Paço, em 24 de outubro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

3.º Repartição

Nos termos do artigo 36.º do decreto de 24 de outubro proximo passado, que reorganizou as corporações consultivas que funcionam junto da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, hei por bem nomear vogais do Conselho de Tarifas os funcionários constantes da relação que, fazendo parte integrante d'este decreto, com elle baixa assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de estado assim o tenha entendido e faga executar. Paço, em 7 de novembro de 1901.—REI.—Manuel Francisco de Vargas.

Relação dos funcionários que, nos termos do artigo 36.º n.º 1.º a 4.º e 6.º a 8.º do decreto de 24 de outubro de 1901, que organizou as corporações consultivas, fazem parte do Conselho de Tarifas.

Conselheiro Director Geral das Obras Públicas e Minas, Silverio Augusto Pereira da Silva.

Conselheiro Director Geral do Commercio e Industria, Ernesto Madeira Pinto.

Conselheiro Director Geral dos Correios e Telegraphos, Alfredo Pereira.

Conselheiro Director Geral da Agricultura, Alfredo Carlos Le Cocq.

Director Geral dos Trabalhos Geodesicos e Topographicos, Conde d'Avila.

Vogais inspectores da secção de caminhos de ferro do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas:

Conselheiro João Joaquim de Mattos.

Conselheiro Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça.

Conselheiro João Pedro Tavares Trigueiros.

Conselheiro Manuel Affonso de Espregueira.

Conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes.

José de Mattos Cid.

Director fiscal da exploração das linhas ferreas exploradas por companhias, José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro.

Representante da Administração dos Caminhos de ferro do Estado, Conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira

Chefe da 1.ª repartição da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, João da Costa Couraça (secretario).

Paço, aos 7 de novembro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El Rei, conformando-se com o parecer do extinto Conselho Technico de Obras Públicas, de 10 do corrente mez:

ha por bem aprovar a planta cadastral da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia Nacional de caminhos de ferro, e ordenar que, em vista da mesma planta, seja fixado em 49 557^m,50 o comprimento d'aquelle linha ferrea para a determinação da garantia de juro, ficando, porém, a mesma companhia obrigada a completar o que lhe é exigido no n.º 4.º do artigo 1.º do contracto da concessão.

Paço, em 18 de novembro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

Inspecção Geral dos Telegraphos

1.ª Divisão

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o parecer elaborado pela comissão nomeada por portaria de 5 do corrente, para examinar a nova linha servida por tracção electrica, entre Santa Apolonia e Poço do Bispo: ha por bem autorizar a abertura provisória da referida linha á exploração, com as condições seguintes:

1.º A companhia deverá ter signaleiros nos seguintes pontos:

a) No troço da via singela na rua de Santa Apolonia, ao principio da Calçada da Cruz da Pedra;

b) No troço da via singela entre o extremo da rua da Madre de Deus e o começo da rua Direita de Xabregas.

2.º A companhia deverá com a maior brevidade dividir a linha em secções.

Paço, em 16 de novembro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada em portaria de 26 do corrente: ha por bem autorizar que seja aberta provisoriamente á exploração publica a linha da companhia Carris de ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, partindo da Rua Alexandre Herculano, pela Avenida, lado occidental, percorrendo a Praça Marquez de Pombal e voltando pela Avenida, lado oriental

Paço, em 28 de novembro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

A tracção electrica em Lisboa

Para registro diremos que abriu no domingo 17 a linha dos Carris de ferro ao Poço do Bispo, sendo as carreiras directas desde o Rocio, por 60 réis, o que não é caro.

As informações que temos confirmam-nos que a companhia vae pôr as meias carreiras a 20 réis, o que é muito justo e estamos certos de que lhe dará bom resultado. Não se pense que, quando estejam em exploração mais linhas do que hoje, a do Intendente, a do Príncipe Real e outras, se o preço de 30 réis para os pequenos percursos se mantiver, a companhia terá um grande superfluo de logares vagos, continuamente, nos carros. Se dividir as carreiras e acabar com as correspondencias, ninguem, por 20 réis, deixará de aproveitar o primeiro carro que passa no sentido do seu destino, tomando outro para o seu destino definitivo, o que duplicará a receita, abreviará as passagens e acudirá mesmo ao melhor aproveitamento do material.

O serviço tem sido estabelecido com a maior regularidade, aceio e disciplina do pessoal, salvo pequenas excepções que as ha em toda a parte e muito mais em Lisboa, onde os velhos costumes de abandono tão inveterados andam.

Haja vista, quanto á boa ordem do serviço, que nem um unico atropelamento se tem dado com carros que percorrem as ruas em não pequena velocidade, enquanto que diariamente as carroças de transporte estão produzindo desastres.

O que não se deve permitir — repetimos o que já dissemos — é o abuso que os conductores ou machinistas fazem da campainha, tocando-a continuamente e d'uma forma desesperada que ensurdece os passageiros.

Tem isto ainda o inconveniente de habituar os carroceiros a só desviarem os veículos depois de insisten-

tes campainhas dos tremvias. Por toda a parte um só toque basta e aqui é necessário que baste também; a polícia compete obrigar os a afastar ao primeiro sinal.

Outra falta que toda a gente nota, e muitos nos pedem que insistamos em reclamar contra ella, é a de le treiros indicadores do destino, ao lado e na rectaguarda dos carros.

A respeito d'isto ha uma coisa muito curiosa.

Todos acham singular e inutil que os carros tragam no letreiro posterior a indicação da origem, e atribuem a culpa á companhia.

Pois não é d'ella; é a camara municipal que assim o exige, não se sabe porquê nem com que utilidade.

Assim quem não alcança ver o carro de frente fica sem saber para onde elle vai e deixa muitas vezes de aproveitá-lo. Isto succede com os lisboetas que esses, ao menos, já percebem do caso; mas os estrangeiros, os que não conhecem a cidade, imagine se em que dificuldades se verão.

Especialmente nos carros fechados, em que a entrada se faz unicamente pela plataforma de traz e só por um lado (o que é uma boa prevenção contra desastres) é o cumulo da esquisitice que ahi esteja a indicação da origem em vez da do destino.

*

Devemos responder nesta secção a um assignante anonymo, que, dirigindo-nos amabilidades que não merecemos e reconhecendo, no que temos escripto, justiça e correção, que consideramos nosso dever, nos pergunta: «porque, sendo V. amante de todos os progressos e melhoramentos da cidade e do paiz, e constituindo a viação electrica uma grande commodidade para o publico e um embellezamento para a capital, V. embirra com ella?»

Explicaremos desde já que não temos e nunca tivemos antipathia por esse sistema de viação, nunca queremos o seu estabelecimento entre nós e bastante o applaudimos. O que temos querido são os meios por que essa implantação foi feita, a enormidade da concessão, a falta de justa medida nellas.

Primeiro que tudo nunca estaremos d'accordo em que se concedesse o monopolio da viação urbana a uma companhia por 99 annos.

O erro não é do contracto da tracção electrica, bem o sabemos, mas neste devia-se remediar o anterior, restringindo o prazo a 20 ou 30 annos, o maximo.

Depois, entendemos que nuns determinados pontos, como as ruas da cidade baixa, não se devia consentir o fio aereo; depois, ainda esperámos que se disfarçasse o mau efecto d'estes, collocando uns postes elegantes só a um lado da rua e fazendo trabalhar o rolador em sentido enviezado, o que pouparia os supports do outro lado e os fios transversaes — o mau efecto das ruas. Foi-nos até dito, por alguém da companhia, que assim se projectava.

Mas nada d'isto se fez: os postes são os mais feios que temos visto, nem mesmo em estradas deshabitadas ha tão deselegantes espertos; a companhia não attendeu em coisa alguma senão aos seus interesses de construir forte e bem, para lhe durar os 90 annos que lhe restam de concessão. Haja vista os tumulos negros que está erguendo por todas as ruas para alojamento dos seus commutadores, sem se importar do mau efecto d'esses sarcophagos e do embaraço que causam á circulação.

E note-se que, tendo visto serviços de viação electrica em cerca de cem cidades, não vimos em parte alguma taes caixotes nas ruas, o que prova que se podem evitar esses tropeços.

Também temos extranho que a companhia, á parte a sua installação, nunca concorresse, mesmo para a fa-

cilitar, para o menor beneficio da capital; nem um metro de rua alargou, nem abriu communicações em parte alguma. Põe as suas linhas onde e como quer e não se importa se prejudica o transito ou afeia a cidade.

Na escolha das suas carreiras tambem a companhia tem ido desde longa data pelo seguro, não as estabelecendo senão onde vê que outras empresas tiram lucros, e até pelo mesmo itinerario.

Junta-se a isto umas repetidas manifestações de desdem pela imprensa de que algumas pessoas da companhia fazem alarde, e ahi terá o nosso delicado correspondente porque temos sido pouco amaveis para com a companhia carris de ferro.

Achar mau o serviço dos carros electricos, isso é que não achamos, como não paramos embasbacados deante d'elles, achando-os o suprasummo da riqueza.

Bom material, não ha duvida, com muitos aperfeiçoamentos, muita commodidade, mas temos visto melhor e peior.

E se a camara municipal tivesse zelado melhor os interesses publicos, podíamos ter o mesmo ou melhor serviço ainda, e outros melhoramentos presentes e sobretudo futuros.

*
Depois d'estas explicações escriptas, recebemos um jornal em que se marca a seguinte noticia :

«Parece que a companhia carris de ferro projecta levar a tracção electrica até a estação do caminho de ferro, em Campolide, fazendo-a seguir do Rato até as portas da Cruz das Almas e pela chamada calçada dos Mestres até Campolide. Este melhoramento, que é de uma alta importancia para os moradores de Campolide, tem tambem uma extraordinaria importancia para o publico em geral e para a propria companhia dos caminhos de ferro.

«Como é sabido, ha muita gente que não passa o tunnel, e para esses, a ligação rapida da linha ferrea com o centro da cidade é de um alto alcance economico e commodo.

«Se assim fôr, é, incontestavelmente, um grande melhoramento.»

Se não é balão de ensaio, chega a parecer teimosia a companhia carris só ter ideias de explorar linhas que vão competir com as de outras companhias.

Para onde ha serviço estabelecido é que ella quer tambem levar os seus carros.

Mas a linha urbana de Lisboa é considerada encravada na rede de leste e norte e portanto gosa da zona de protecção, e a companhia carris não poderá fazer competencia entre aquelles pontos.

O engracado é o jornal achar nisso uma grande vantagem para a companhia dos caminhos de ferro.

Pois então não é?

Tudo quanto fôr tirar-lhe passageiros é uma vantagem. Simplifica o serviço.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(Conclusão)

**40.^a Questão. Transporte de productos rurales
ás estações dos grandes caminhos de ferro**

A these proposta tinha o enunciado seguinte:

Quaes os melhores meios de levar os productos rurales ás estações d'expedição dos grandes caminhos de ferro (caminhos de ferro economicos, tremvias, locomotoras-viadoras, recovagens, etc.)

Os relatores eram o sr. J. T. Harahan, dos Estados Unidos, o sr. W. Gardner, da Inglaterra e colonias, e o engenheiro Godfernaux, dos outros paizes.

O primeiro diz que nos Estados Unidos não é cos-

tume as companhias procurarem os transportes fóra das estações, nem ha alli empresas de transportes de estações nem tão pouco linhas economicas.

Apenas algumas assucararias teem linhas de tremvias a vapor para o transporte da canha, feitas economicamente, 31.000 a 46.000 francos por kim.

E' de opinião que os transportes em tremvias electricos deviam dar bom resultado.

O sr. Gardner julga que seria bom para os lavradores adoptar um sistema cooperativo de transporte. Cita a linha de mercadorias construida pela *Great Eastern Railway* de Three Horse Shoes a Barwick com 7 kim. através d'uma região agricola com seis estações.

O engenheiro Godfernaux nota que na Europa o transporte se faz geralmente em carroças e veículos analogos, com tracção animal, e quasi sempre tambem sem que haja empresa especial de transportes.

Parece-lhe preferivel que haja agencias de transportes e espera bastante dos automoveis, mas considera o veículo imperfeito ainda.

Adoptaram-se as seguintes conclusões definitivas:

«Ha interesse em facilitar a organização d'um serviço de transportes dos productos rurais ás estações de caminhos de ferro por processos mecanicos que ofereçam uma capacidade de transporte, uma economia e uma rapidez maior do que a dos actualmente empregados.

«Parece que, segundo estas ideias, os transportes por automoveis viadores devem ser animados, principalmente em regiões em que o estabelecimento d'uma via ferrea economica se não possa realizar.»

41.^a Questão. Carruagens dos caminhos de ferro economicos

As theses eram estas:

Material circulante mais adaptado á circulação nos caminhos de ferro economicos de perfil accidentado de modo a permitir-lhes penetrar nas fontes do tráfego.

Vantagens e inconvenientes das longas carruagens mixtas de passagem interior, montadas em armões com os seus compartimentos para bagagens (logares disponíveis, peso morto, etc.)

Era relator o engenheiro Rechter, belga.

O relator nota que a questão não tem feito grandes progressos desde a sessão de 1892. O material apresenta formas e dimensões muito variadas. Uns preferem a *capacidade reduzida*, outros a *grande capacidade*.

O sr. Burlet todavia diz que ha uma certa tendência para a adopção do material de pequena capacidade no transporte de passageiros, o que permite que o peso morto não ultrapasse 120 kg. por passageiro em vez de 160 que atinge na carruagem assente em armões, e que no transporte de mercadorias se preferem vagons que pôdem com 10 toneladas de carga.

Alguns congressistas pronunciam-se a favor das carruagens de circulação interior, outros as de compartimentos separados.

Adoptaram-se depois da discussão em sessão plena as seguintes conclusões:

«O tipo do material para passageiros que pôde ser especialmente recomendado é o de capacidade média com portas d'acesso nas duas extremidades da caixa ou no meio, dando para uma plataforma.

«Nos países accidentados em que é necessaria uma grande flexibilidade de material circulante, as carruagens de armões ou de eixos radiantes parecem naturalmente indicadas;

Quanto ao material para mercadorias, pôde recom-

mendar-se a adopção de vagons com uma tonelagem util de 10 toneladas.

O emprego de *vagons especiaes* de carga superior e força especial constitue casos d'excepção, sobre os quais não ha que emitir opinião;

Quanto ao segundo ponto visado na questão (vantagens e inconvenientes das compridas carruagens mixtas com passagem interior e de armões), a ausencia de informações não permitiu que se chegassem a formular conclusões.

42.^a Questão. Aquecimento das carruagens das linhas economicas

Quaes os melhores meios de aquecimento das carruagens das linhas economicas? perguntava-se.

O engenheiro Rigoni que era o relator, lastimando ter recebido tão poucas informações, diz que as companhias em geral não estão satisfeitas com as experiencias feitas até aqui, porque geralmente os resultados economicos obtidos não são compatíveis com a estreiteza do orçamento que pôde destinar-se ás installações de aquecimento.

Os apparelhos mais usados são ainda os esquentadores de agua, os aquecedores de tijoletes, vindo seguidamente os caloriferos ordinarios e mais raramente o aquecimento continuo a vapor.

Só incidentemente fala do aquecimento electrico.

Apresenta os preços do custo da installação e funcionamento.

Votam-se depois as seguintes conclusões:

O congresso, lancando na acta os esclarecimentos instructivos em relação aos meios geralmente empregados para o aquecimento, é de opinião que cada caminho de ferro pôde tirar elementos numa installação racional segundo os diversos casos que pôde haver (intensidade do tráfego, exigencia do publico, rigor do clima etc.).

Julga que o aquecimento das carruagens economicas é um caso especial e que até aqui nenhum systema pôde ser recomendado de preferencia.

NOTAS DE VIAGEM

IV

De Tarrascon a Genebra

Para não fazer repetidas descrições do mesmo percurso, tenho, nesta, que interromper a parte de Narbonne a Tarrascon, já descripta em 1890 e é d'este ponto, portanto, que partirei hoje, pela bella linha do P. L. M. que acompanha o Rhodano.

Mas antes d'isso seja permitido notar que quem vai do lado de Cette para Lyon tem, em Nîmes, que optar por uma das duas linhas que ladeiam o grande rio provençal: a de Teil, que é a mais directa e vai pela margem direita poupando alguns kilometros e uma hora na chegada a Lyon, e a da Burgonha, que vai pela margem esquerda.

Preferi esta por me constar ser mais interessante; não sei se me enganei, o que será verificado em futura excursão em que seguirei a outra.

Que a linha da Burgonha é interessante não ha dúvida, basta a continuidade de boas cidades que atravessa.

Tarrascon, onde ha que trasbordar para o rapido que vem de Marselha, é uma estação triangular d'um movimento enorme.

Bufete, *buvette*, e ainda, para facilitar o serviço de comidas, grandes taboleiros na plataforma, onde os passageiros de 3.^a se abastecem de alimentos varios —

pães com carne, garrafas de vinho, fructas, etc. produzindo menos má algazarra.

Mas nós estamos no paiz da gritaria, entre os bellos provençaes, na terra immortalizada por Daudet com o seu universalmente conhecido *Tartarin*, terra que pouco tem que vêr, afinal.

Vem em seguida *Villeneuve*, notavel pelos seus monumentos romanos; depois *Avinhão*, cidade que conserva um perfeito aspecto de idade-média, e cujo nome nos recorda interessantes passagens da historia portugueza.

O palacio dos Papas, que é um edificio colossal, o passeio dos *Domes*, são dignos de vêr-se.

Em breve avistamos, á direita sempre, porque á esquerda vamos tendo o rio *Carpentras*, outra cidade romana com um bello arco romano e varios monumentos do seculo XIV.

Depois *Orange*, onde ha que vêr o notavel theatro cujo amphitheatro é um dos melhores conservados. Mesmo do comboio se avista a grandiosa fachada de 36 metros d'altura por 183 de largura, justamente chamada por Luiz XIV «a mais bella parede do seu reino»;

Depois, *Valence* que atravessamos a meio, com as suas casas de curioso aspecto antigo.

Aqui deixamos a parte do comboio que segue a *Gre noble*; enquanto o nosso se dirige a *Vienne*, a velha cidade d'Augusto, cujo templo, construido no anno X antes de Christo, ainda se conserva de pé.

O trajecto desde Valence e o aspecto de *Vienne*, construida a grande altura, offerecem panoramas encantadores.

Todas estas cidades são interessantes pelas ruinas romanas que encerram e por notaveis monumentos da idade-média.

De Lyão não ha que tratar porque já está descripto nos n.^{os} 314 e 316 d'este jornal e o mesmo succede ao que se refere ao percurso de Lyão a Genebra, descripto até Culoz no n.^º 316 e de Culoz a Genebra no n.^º 51, em 1890.

Mas é bom que se diga que quem chegar a Lyão pelo comboio das 6 horas e 27 para partir para a Suissa no das 6 52 não pôde aproveitar esses 25 minutos para jantar.

O comboio em que tem de seguir é o que vem de Paris; ha, portanto, não só trasbordo, mas que estar vigilante pela chegada do trem, que tratar dos volumes de mão (porque moços que d'isso se encarregam não abundam) e quem é cuidadoso em viagem prefere perder um jantar á pressa, a perder um objecto ou o comboio de enlace.

Mas a falta do jantar no luxuoso bufete pôde remediar-se tomndo uma caixa de *lunch* que vendedores ambulantes, por conta do bufete, offerecem aos passageiros, por 4 francos.

Consta esta refeição d'uma elegante caixa de cartão, fingindo *moirée* rôxa, com grandes letreiros doirados, argola para se lhe pegar, todas as commodidades.

Vejamos se o interior corresponde ás apparencias:

Com efecto, á parte ser tudo frio, a comida é boa; *roastbeef*, um quarto de galinha, queijo, doce, fructa, meia garrafa de vinho, uma d'agua mineral, um frasco com café, embrulhos com palitos, sal, assucar, tres guardanapos de papel e a baixella necessaria, como pratos, copos, sacarolhas, colher, garfo e faca. E uma prevenção de que tudo isso fica pertencendo ao passageiro. Fica abastecido para casa.

Isto nos prova que em toda a parte ha conscienciosos, e são os conscienciosos (sem gripho) que pagam os abusos d'aquelles.

Antigamente, nestes abastecimentos de viagem, pe-

dia-se ao consumidor que deixasse o cesto e a baixella na carruagem, e assim o faziam muitos. Mas, pelo que se vê, muitos mais preferiam passar para as malas aquellas miseras, e então os fornecedores o que fizeram? passaram o preço de 3 para 4 francos, diminuiram ainda um pouco as porções e dão hoje comida e pratos e tudo que, da mesma forma, muitos deixam, para não sobrecarregar a bagagem com esses objectos inuteis.

Ao chegar a Genebra o passageiro tem uma surpresa.

Não viu que o comboio viesse em grande atraso e ao olhar o relogio da estação acha que chegou uma hora mais tarde.

E' que o meridiano na Suissa é o da Europa central, que adeanta 55 minutos sobre o de Paris.

Tambem supreende, para quem não conhece os costumes suíssos — de recolher cedo — que sendo Genebra uma estação por onde entram milhões de passageiros, á meia noite a *gare* esteja deserta; não ha moços para levar os volumes, tendo os passageiros que os sobraçar, para mais, descendo e subindo escadas para passar d'um a outro lado da estação.

Depois, á saída, poucos corretores d'hoteis, raros trens, raros omnibus, ruas desertas. Genebra dorme, e o recemchegado tem que buscar a custo quem lhe leve a mala, se vai para um hotel perto da estação.

E é isso o que não falta, e para todos os preços e portanto todas as gradações de commodidades, desde a mais modesta locanda até o mais sumptuoso palacio.

Só no pequeno mappa publicado pela Associação dos Interesses de Genebra e de que temos tido alguns exemplares á disposição dos nossos leitores, veem indicados 35.

D'entre estes o Bristol, na rua do Monte Branco, a que desce da estação de Cornavin, aonde chegamos, até o lago, portanto muito no centro do movimento da cidade, é bom, e não lhe quero mal pela maneira por que me estropiou o nome, na conta.

O ramal da Merceana

Tem-se voltado a falar, com muita insistencia, ácerca d'este ramal. Alguns jornaes se referiram já ao assumpto, mas temos informações mais detalhadas.

Na penultima sessão, o conselho de administração da Companhia Real dos caminhos de ferro tratou d'esta questão, que muito interessa aos concelhos de Torres e de Alemquer.

O ramal da Merceana estava no contracto primitivo de 1882 para a construcção da linha de Torres, hoje chamada de Oeste; mas, por concessões successivas, a sua construcção foi sendo dispensada, até quasi ser posta de parte; e parece agora que o conselho, concordante com a opinião do seu advogado syndico, foi de parecer que a companhia não está hoje obrigada á construcção d'esse caminho de ferro, embora o governo possa inculcar-lhe a sua conveniencia, como a de qualquer outro. Para esse efecto, a lei da companhia não é o contracto antigo, mas o *convenio* que foi superiormente aprovado e que constitue hoje a sua lei vigente.

Ora, diz o nosso collega *Novidades*, ao passo que outras linhas e ramaes foram individualizados no texto do *convenio*, o ramal da Merceana foi omitido. O que quer dizer que foi excluido. Portanto, a companhia não só não está obrigada a construir-o, mas tem obrigação

legal de o não construir, por não se darem, a respeito d'esse ramal, as condições que o *convenio* fixa para a construcção de novas linhas—ou acrescentamento das antigas. Foi esta a opinião adoptada pelo conselho, com voto unânime dos administradores presentes.

Pondo de parte esta questão de stricto direito, importa considerar, de mais alto, a questão technica, isto é, a questão geral economica. O ramal da Merceana poderá vir a ter utilidade, que compense os sacrifícios da sua construcção, pondo de parte a determinação da entidade, que deve correr com esses encargos? Bem que isso pese ao illustre parlamentar e afamado vinicultor, o sr. visconde de Chancelleiros, respondem as *Novidades*, sem hesitar, que esse ramal, como foi concebido e estabelecido no contracto de 1882, não teria função economica em correspondencia com o seu custo. Seria apenas mais um negalho solto, mais uma ponta perdida, um appendice desamparado, no nosso systema ferroviario. Systema edificado com tanta falta de methodo e de subordinação a idéas geraes, que só por abuso flagrante de palavras, e com manifesta inversão de idéas, se lhe pôde chamar *rêde*.

Mas se d'essa concepção acanhada, restricta e inadmissivel, se passasse para uma concepção mais ampla — a que tecnicamente e grammaticalmente se deriva da palavra *rêde* — a resposta seria outra. E se em vez de um simples ramal para a Merceana, se tratasse de uma linha de juncção, intermedia entre a linha de Oeste e a de Norte Leste, poder-se-hia dizer que essa linha seria de grande vantagem publica, e de valioso alcance economico. Aquellas duas linhas só se ligam nos extremos; o que é manifestamente uma deficiencia, contraria ás conveniencias da circulação.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 1 de dezembro de 1901.

D'entre as propostas de lei que se diz o governo conta levar á sancção do parlamento, destaquemos aquellas que são de uma importancia evidente e absoluta para o commercio e para a praça. Teremos assim de resolver:

- O acordo definitivo com os credores externos.
- A crise vinicola ainda não extinta.
- A modificaçao do systema quarentenario.
- O novo contracto com o Banco de Portugal.

Quatro questões de tomo estas, cuja resolução urge de dia para dia.

Já bastantes vezes nos temos referido á primeira, para agora insistirmos sobre ella. Da segunda tambem nos ocupámos, quando o governo entendeu dever tomar expedientes provisórios contra a plethora de que enfermavam as adegas dos viticultores; e seja agora aqui registado, muito de passagem, o que acerca do mesmo assumpto vae por França, pois lá como cá, a crise ainda não foi definitivamente resolvida.

O «*Matin*», jornal de Paris, espraiando-se em seu numero de 15 do corrente sobre considerações acerca do avultado stock de vinhos não exportados, atribue, em grande parte, a culpa aos agricultores que, apòs o phylloxera, replantaram á doida, não receando individarem-se, na esperança de uma farta compensação futura.

E, como o resultado lhes frustrasse por completo os calculos, eil-os a pedir a esmo: moratoria das contribuições do presente anno; distribuição de vinho pelo exercito, à razão de um litro diario por praça; abolição do imposto de circulação etc., etc. Mas como tudo isto,— obtempera o articulista — se traduz em augmento de despesas ou diminuição de receitas, visto que o estado precisa, a todo o custo, de equilibrar o orçamento, lá irá bater ás boas bestas (textual) dos contribuintes, que não foram tidos nem havidos no artificio das especulações.

Concordemos que se não podia fazer mais fiel pintura do nosso caso e do nosso estado.

Aquillo parece mesmo escripto cá e para cá; todavia, o nosso propósito não é repisar sobre o que já aqui dissemos.

Passemos a esta questão de saude — a das quarentenas, cuja solução seria facil se tivessemos mais patriotismo ou menos indiferença pela maneira como lá fôra nos avaliam.

Quanto se tem dito, espalhado e escripto, quer dentro, quer fôra do paiz, contra aquele sinistro e amarelo casarão, alli sobranceiro á margem esquerda do Tejo! Davam com certeza para volumes e volumes esses doestos e maldições!

Todavia, a questão magna é averiguarmos se os sacrificios que impômos a tantos torasteiros, ricos e pobres, que demandam o nosso paiz, são sempre necessarios e oportunos. A questão era estudarmos se esses sacrificios, na verdade duros, não poderiam ser alliviados em muito grande parte, sem prejuizo da saude publica, e com proveito do nosso nome e da nossa illustração...

Longe de nós o condemnarmos, por absoluto, o systema quarentenario e expedientes correlativos, sempre que as circumstancias justifiquem e reclamem rigores a impôr. Mas quando, como agora, e digamos mesmo, como ordinariamente, essas circumstancias se não dão, que razão temos nós, que razão e que direito, para mortificarmos tanta gente, obrigando-a a sacrificios e despesas inuteis para ella e para nós? O facto, por exemplo, de se estar outorgando livre pratica aos passageiros, obrigando-os depois a uma viagem ao lazareto para uma suposta desinfecção de bagagens, não é uma exigencia sobre posse, um attentado que será tudo menos intelligente e ustificado? Se a desinfecção é indispensavel, porque é que ella se não faz, quando necessaria, na margem direita, forrando assim aos passageiros trabalhos e despesas de maior?

Ora a apreciação d'estes factos levar-nos-hia muito longe e para lá do perimetro que nos é traçado nestes modestos boletins. Egualmente passamos de largo sobre os vexames a que os nossos processos fiscaes sujeitam tantas vezes estrangeiros incautos, que nos deixam levando uma triste idéa de nós. Mas como estas questões muito affectam o nosso formoso porto, e muito o prejudicam pelos lucros que lhe desviam, d'aqui exhortamos o commercio a não largar de mão a campanha já iniciada para a reforma das leis quarentenarias. Isto em beneficio da justiça, da razão e dos interesses do paiz — que já não tem lucros de sobra para pagamento de contribuições...

* * *

Passemos agora a resumir o movimento da nossa bolsa na quinzena finda.

Valores do Estado. As inscripções tiveram procura e alta de preço, firmando-se agora a 40%. Nos outros papeis do estado a maior procura foi para obrigações 4 1/2% 1888, que se manteem a 57\$000 assentamento e 56\$500 coupon.

Tambem alguma coisa se realizou em obrigações 1888 4% ás cotações de 21\$850 e 21\$000.

Acções de bancos e companhias. As do Banco de Portugal, que tinham attingido o preço de 150\$000, fraquejaram depois para 149\$500, pela concorrencia das offertas. As do Banco Commercial e Lisboa e Açores pouco movimento tiveram, firmando-se as primeiras a 134\$500 e variando as segundas entre 127\$000 e 127\$300. As do Banco Ultramarino fluctuaram entre 123\$500 e 124\$000.

As acções dos Tabacos, coupon foram mais procuradas d'esta vez, ficando a 134\$200. As da Companhia dos Phosphoros tiveram algumas vendas entre 77\$500 e 78\$000.

Obrigações prediaes. Pouco se realizou neste papel. As de 6% contam-se a 97\$000 assentamento, e as de 5% a 93\$800. Estas ultimas foram as mais procuradas.

Empresas africanas. As acções da Companhia de Moçambique tiveram movimento quasi nullo entre 8\$000 e 8\$050. As da Zambezia oscillantes como de costume, vindo os preços de 3\$800 em 18, para 3\$650 em 28. As obrigações Atravez Africa, que tinham tido quebra de preço em 22, foram depois ascendendo dia a dia, ficando agora a 83\$400.

Nada mais de importante.

L. R.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|---------------------|----------|----------|--------------------|
| Londres 90 d/v .. | 39 3/8 | 39 1/8 | Desconto no Banco |
| " cheque.. | 38 1/16 | 38 13/16 | de Portugal..... |
| Paris 90 d/v..... | 730 | 732 | No mercado..... |
| " cheque.... | 736 | 737 | Agio Buenos Ay- |
| Berlim 90 d/v.... | 300 | 301 | res |
| " cheque... | 303 | 304 | Cambio do Brazil. |
| Francfort 90 d/v .. | 300 1/2 | 301 1/2 | Premio da libra... |
| " cheque.. | 303 1/2 | 304 1/2 | 1\$600 |
| Madrid cheque ... | 850 | 860 | e 1\$650 |

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

| BOLSAS | NOVEMBRO | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
| | 16 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | - |
| Lisboa: Inscrições de assent. | 39,85 | 39,80 | 39,80 | 39,85 | 39,85 | 39,85 | 40 | 40 | 40,10 | 40 | 40 | 40 | 40 | - |
| » coupon | 39,78 | 39,75 | 39,75 | 39,75 | - | 39,80 | 40 | 40 | 40 | 40 | 39,95 | 40 | - | - |
| Obrig. 4% 1888 | 20.350 | - | - | 20.350 | - | 20.450 | - | 20.550 | - | 21.000 | 20.850 | 20.750 | - | - |
| » 4% 1890 assent.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » 4% 1890 coupon.... | - | - | - | - | - | 49.300 | - | - | 49.500 | 49.500 | 49.500 | 49.500 | - | - |
| » 4½% assent..... | - | 57.000 | - | 57.000 | 57.000 | 57.000 | 57.000 | 56.800 | - | - | 57.000 | - | 57.000 | - |
| » 4½% coup. int.... | 56.500 | 56.500 | - | 56.500 | 56.500 | 56.000 | 56.600 | 56.500 | - | - | 57.000 | - | 56.700 | - |
| » 4½% externo.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon ... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Acções B. de Portugal.... | 150.000 | 150.000 | 150.000 | 150.000 | - | 149.500 | 149.500 | - | - | 149.500 | - | 149.500 | - | - |
| » Commercial | 134.500 | - | 134.500 | - | 134.000 | 134.000 | 134.500 | 134.500 | - | 134.500 | 134.500 | 134.500 | 134.500 | - |
| » N. Ultramarino.. | 125.800 | 124.800 | 125.800 | 125.500 | - | 124.500 | 123.500 | 124.100 | 124.100 | 124.100 | 124.000 | 124.000 | 124.000 | - |
| » Lisboa & Açores | 127.300 | - | 127.500 | 127.000 | 127.500 | 127.000 | - | 127.000 | - | 127.000 | - | 127.000 | - | - |
| » Tabacos coupon ... | 132.200 | 132.000 | 132.300 | 132.400 | 132.300 | 132.600 | 133.000 | 134.800 | - | 134.000 | 134.200 | 134.000 | 134.500 | - |
| » Comp.ª Phosphoros. | 78.500 | 78.400 | - | 78.100 | 78.000 | 77.800 | 77.800 | 78.000 | 78.000 | 77.800 | 77.500 | 77.000 | 72.200 | - |
| » Real.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. prediaes 6% | 97.500 | 97.000 | 97.000 | - | 97.000 | - | - | - | - | - | 97.000 | - | - | - |
| » 5% | 93.600 | 93.600 | - | - | 92.300 | 92.300 | 93.600 | - | 92.500 | 93.800 | 93.700 | 93.600 | - | - |
| » Comp.ª Phosphoros. | - | - | - | 92.500 | 92.500 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | 92.600 | - | - |
| » C.ª Real 3% 1º grau | 82.300 | 82.300 | - | - | - | - | - | 82.000 | - | - | - | 82.200 | - | - |
| » » 3% 2º grau | - | - | 20.200 | 20.300 | 20.700 | 20.800 | - | 20.700 | - | - | 20.900 | 20.800 | 20.800 | - |
| » C.ª Nacional..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Atravez Africa.... | 84.300 | 84.300 | 83.800 | 83.100 | 82.600 | 82.000 | 83.000 | 83.300 | 83.400 | 83.400 | 83.400 | 83.000 | 83.500 | - |
| Paris: 3% portuguez | 26,35 | 26,50 | 26,45 | 26,50 | 26,85 | 27,45 | 27,57 | 27,40 | 27,32 | 27,12 | 27,20 | 27,40 | - | - |
| Accções Comp.ª Real..... | 60,50 | 60,50 | 61,50 | - | 60,50 | 62,50 | - | 62 | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Caceres.... | - | - | - | - | - | - | - | 23,50 | 22 | - | 22 | 23 | - | - |
| » Norte de Hespanha. | 165 | 164.50 | 163 | 162 | 161 | 162 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Zaragoza.. | 224 | 225 | 225 | 226 | 226 | 225 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Andaluzes..... | 191,75 | 192 | 190 | 188 | 190 | 190 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. Comp.ª Real 1º grau | 332 | 331 | 331,25 | 331 | 332 | 334 | 334 | 336 | 338 | 340 | - | 339 | - | - |
| » » 2º grau. | - | 81 | 81 | 81 | 81 | 84 | 84 | 85 | 85 | - | 84,50 | - | - | - |
| » C.ª Beira Alta..... | 73 | - | 72,50 | 72 | - | 71 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Caceres | 76,50 | 76,50 | - | 77 | 77 | 78 | - | 77 | 77 | - | - | 77 | - | - |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.) . | 278 | 279 | 278,50 | 278,50 | 279 | 279,50 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Londres: 3% portuguez.... | 25,87 | 26 | 26,12 | 26,12 | 26,37 | 27,62 | 27,18 | 27 | 26,87 | 26,87 | 26,75 | 26,87 | - | - |
| Obrig. Atravez Africa | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | - | - |
| Amsterdam: Atravez Africa... | 65,50 | 66 | 66,50 | 66,50 | 65,50 | 65,50 | 65 | 66,50 | 66,50 | 66,38 | 66,38 | 65,50 | 65,12 | - |
| Bruxellas: Atravez Africa .. | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,75 | 65,25 | - |

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| Linhos | Periodo de exploração | 1901 | | 1900 | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | |
|--|-----------------------|------|------------|---------|------|---------------------------|---------|----------------------|---------------|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. | Kil. | Réis | Réis | Réis | Réis |
| COMPANHIA REAL | de a | | | | | | | | |
| Antiga rēde e nova não garantida | 5 11 Nov | 693 | 79.326.000 | 114.467 | 693 | 78.931.931 | 106.683 | 3.720.326.000 | 3.603.049.007 |
| | 12 18 " | " | 85.186.000 | 122.933 | " | 73.931.931 | 106.683 | 3.805.512.000 | 3.676.980.938 |
| Nova rēde garantida | 5 11 Nov | 380 | 17.416.000 | 45.831 | 380 | 11.766.069 | 30.963 | 494.281.000 | 471.001.993 |
| | 12 18 " | " | 11.090.000 | 29.184 | " | 11.766.069 | 30.963 | 505.371.000 | 482.768.062 |
| Sul e Sueste | 1 7 Out | 488 | 25.266.945 | 51.776 | 484 | 23.958.445 | 49.500 | 832.233.276 | 757.421.928 |
| Minho e Douro..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Beira Alta | 15 21 Out | 253 | 9.806.206 | 38.759 | 253 | 8.745.512 | 34.567 | 299.036.110 | 304.022.377 |
| | 22 28 " | " | 6.823.011 | 26.968 | " | 7.755.013 | 30.652 | 305.859.121 | 311.777.390 |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | 27 2 Set | 105 | 2.275.021 | 21.666 | 105 | 2.056.746 | 19.588 | 54.866.476 | 54.277.529 |
| | 3 9 " | " | 2.237.690 | 21.311 | " | 2.108.979 | 20.085 | 57.104.166 | 56.386.508 |
| | 10 16 " | " | 2.330.776 | 22.197 | " | 2.367.406 | 22.546 | 59.434.942 | 58.753.914 |
| Guimarães | 8 14 Out | 34 | 1.871.340 | 55.039 | 34 | 2.148.330 | 63.186 | 75.648.256 | 76.965.397 |
| | 15 21 " | " | 1.813.050 | 53.354 | " | 2.372.495 | 69.779 | 77.461.306 | 79.337.892 |
| Porto á P. e Famalicão | 16 30 Set | 64 | 7.104 | | | | | | |

A estação do Sul e Sueste

Um jornal de grande circulação, publicando ha dias um artigo muito azêdo ácerca dos aspectos caricatos que Lisboa apresenta em contraste bem tristemente flagrante com as suas incomparaveis bellezas de Rainha do Tejo (para não ir tão longe como foi o grande Herculano, tratando-a de Rainha do Oceano), referia-se muito em especial á estação dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e dizia:

«Não ha nada mais immundo e incommodo e mesquinho e até pretenciosamente ridiculo, pelos grotescos arremedos dos arrebiques e ornatos da fachada e das janellas. Nunca se lobrigou pa-lheiro mais tolo!

Mesmo em dias de menor movimento, anda tudo aos encontros e aos cotovellões e numa promiscuidade importuna de pessoas e coisas. Empilham-se os passageiros que partem, esbarram os passageiros que chegam. Não é preciso exceder-se muito a estatura commum para se topetar com o acachapado tecto. Os cheiros da maré baixa chegam a ser os melhores da casa!

Pois apesar de tanto mexer e remexer nos serviços do sul e sueste, nunca se pensou, contudo, na possilga da estação do Terreiro do Paço, naquelle affrontoso palheiro, na praça que o marquez quiz fosse a mais bella do mundo!

Será porque a desconheçam os nossos governantes?

Uns, é só assomarem ás janellas das suas secretarias para a encararem; elles e os restantes bastas vezes alli vão na roda do anno, acompanhando ou aguardando o monarca nas suas frequentes excursões ao Alemtejo.

E nem a circunstancia de se propiciar ao chefe do estado uma estação limpa e decente levou ainda os nossos governantes a ageitarem um edificio que, embora de construccion leve, tenha a sua graça artistica e proporcione aos passageiros os decentes comodos a que teem direito.

Dir-se-ha que é casebre para os matulas do sitio, e não estação de caminho de ferro de uma das linhas do estado e que serve duas provincias.»

Tem o collega carradas de razão. Mas nós temos coisa melhor, que é a grata noticia de que essa mesquinha estação de caminhos de ferro vae emfim ser substituida por um novo edificio que, sem grandezas nem opulencias, poderá melhor satisfazer ao fim a que se destina. E não poderá ter grandiosidades nem primores de estylo, porque, em boa verdade, o local onde vae ser levantado, que é o mesmo onde está a velha estação, não se presta a construccion de rasgado plano.

Ainda assim o engenheiro, auctor do projecto do novo edificio, o sr. Augusto Victor Sequeira, conseguiu fazer um trabalho muito completo, aproveitando convenientemente o acanhado espaço disponivel, de forma que a futura estação será de uma construccion ligeira sim, mas elegante e com muito mais accommodações e até com certas commodidades.

O novo edificio será constituído por dois corpos distintos, ambos de madeira e ferro: um para passageiros e o outro para bagagens, recovagens, etc. Terá tres entradas especiaes; a primeira, na parte mais elevada e elegante, é destinada aos passageiros, as duas restantes para bagagens e mercadorias.

A frontaria será prolongada, pois fica com 24 metros de largura e o edificio com o pé direito, até a linha das asnas, de 4 metros e 20 centimentos de altura.

O vestibulo será mais vasto, assim como a sala de espera dos passageiros de 1.^a e de 2.^a classe. D'est'arte procurou o sr. Victor Sequeira harmonizar as commodidades do publico com as exigencias do movimento, sempre crescente de mercadorias e passageiros.

No intuito de ganhar espaço, foi modificado o caes ao lado da estação para que esta avance alguns metros para a frente da rua.

Continuará a haver dois corredores independentes, um para embarque e outro para desembarque de passageiros.

O serviço de recovagens ficará installado em edificio independente, entre a actual estação e o arsenal da marinha, com amplas portas, janellas e guichet para despacho.

Em todo o comprimento da nova estação haverá um alpendre para abrigo do publico e bem assim um outro mais elevado, sobre a porta de entrada de passageiros.

O serviço de bagagens que actualmente é feito num balcão, passa a fazer-se em pequenos carros de mão, como se usa na estação do Rocio, o que representa uma commodidade para os passageiros.

Taes as linhas geraes do projecto da nova estação.

Não ficará sendo um edificio modelo, porque nem sequer ficará sendo a estação definitiva. E pena é que as desinteligencias successivas com o empreiteiro das obras do porto de Lisboa, sr. Hersent, não tenham permitido prolongar o aterro alem da alfandega para leste, para que nesses terrenos conquistados ao rio se construisse, emfim, a definitiva estação dos caminhos de ferro do sul e sueste, o que seria de incontestavel vantagem, visto que, chegando os carris da companhia real já proximo da alfandega, evitar-se hiam grandes trasbordos... e a despesa com a construccion de estações provisorias.

Emfim as coisas são o que são e, já agora, congratulemo-nos com o relativo melhoramento que o projecto do sr. Sequeira vem proporcionar e cuja execucao está orçada em 5:000.000 réis.

Só resta que as obras principiem — e oxalá que tal não demore e que a velha e misera estação ceda o logar á nova, garrida e elegante.

LINHAS PORTUGUEZAS

Cintra á Praia das Maçãs. — Tudo leva a crer que no verao de 1902 se ache em circulação este caminho de ferro.

Não obstante o pessimo tempo que ultimamente tem feito, continuam com grande actividade os trabalhos de terraplenagem e assentamento da linha ferrea.

A terraplenagem já está feita até a Ribeira de Cintra, junto ao matadouro municipal, ou seja vencida uma das maiores dificuldades, visto ser até este ponto que se tinham a fazer grandes cortes de terreno.

Pode dizer-se que d'alli até á praia não levará mais tempo do que levou a terraplenagem até alli, porque o terreno torna-se quasi plano, havendo apenas uma pequena excavação.

Os rails já estão assentes definitivamente até quasi ao mesmo ponto em que está concluida a terraplenagem.

Estações melhoradas — Está completamente reedificada a estação da Povoa e reedificam-se as de Alverca, Azambuja e Reguengo.

Já foi demolida a antiga estação de Alhandra, estando a abrir-se ciboucos para o novo edificio.

Valle do Vouga. — Teem andado a examinar a região por onde deve passar o caminho de ferro de Valle de Vouga, os srs. engenheiros Cachapuz e Marquez de Suni.

Declararam ter recebido as melhores impressões da riqueza natural e economica das regiões que viram.

O sr. marquez de Suni ficou convencido de que a tracção electrica, com o aproveitamento de diversas quedas de agua, ha-de facilitar muito a exploração das duas linhas ferreas incluidas na rede geral dos nossos caminhos de ferro.

Valle do Corgo. — Também os mesmos engenheiros se dirigiram a Regoa para examinarem os locais por onde deverá seguir a linha do Valle do Corgo, da Regoa a Chaves.

O nosso presado amigo e collega o engenheiro sr. Xavier Cordeiro acompanhou esta visita.

Braçal a Estarreja. — A Companhia Mineira e Metalúrgica do Braçal vai construir uma linha ferrea industrial de via reduzida, ligando a estação de Estarreja com as suas minas.

Povoa. — A companhia do caminho de ferro da Povoa requereu licença ao ministerio das Obras Publicas para prolongar a sua linha desde a estação da Boa Vista, na cidade do Porto, até a praça da Trindade, ou suas proximidades, naquela cidade.

Mirandella a Bragança. — A Companhia Nacional de Caminhos de ferro concorre á construcção d'aquelle linha ferrea, para o que já tem os competentes estudos e capitais.

Mormugão. — O caminho de ferro de Mormugão, rendeu no segundo semestre d'este anno, até 26 de outubro ultimo, 89 500 rupias, isto é, mais 16.380 do que em igual periodo do anno anterior.

Benguela. — Por carta recebida de Angola e publicada pelo nosso collega das *Noridades*, sabe se que vão muito adeantados os estudos do terceiro lanço do caminho de ferro de Benguela, pois já ha 15 kilómetros estudados d'esse lanço.

O segundo lanço vai brevemente ser posto em arrematação, e em seguida duas importantes obras de arte: a ponte sobre o rio Catumbella e a ponte caes na bahia do Lobito. O ante-projecto d'esta ultima, delineado pelo engenheiro sr. Ernesto Navarro, já está concluido.

Tramways na Beira. — Começaram a funcionar na Beira (África) os tramways a vapor. A inauguração fez-se com solemnidade, assistindo as principaes auctoridades. Os tramways funcionam por enquanto entre a alfandega e a Avenida D. Amélia. Ha para este serviço uma locomotiva de 5 toneladas, 2 carros para passageiros e varios carros para transporte de mercadorias.

A Associação Commercial da Beira enviou a suas majestades uma mensagem de congratulação pelos seus anniversarios.

Tremvias em Lourenço Marques: — Por decreto de 21 do corrente foi aprovado o contracto feito entre a commissão municipal de Lourenço Marques e o sr. Francisco de Mello Breyner, para a construcção e exploração de uma rede de tremvias electricos naquela cidade.

O decreto diz ingenuamente que foi ouvido o conselho de ministros; como se houvesse alguma providencia governativa que não fosse apresentada nesse conselho!

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Ha noticias muito satisfactorias a respeito dos trabalhos realizados já na linha de Moreda e Granada, esperando-se que o seu primeiro troço, de Moreda a Daifontes, seja inaugurado em breve.

Este troço, de 36 kilometros, está quasi concluido até Daifontes, achando-se os rails já collocados, as estações e as casas dos guardas concluidas, o telegrapho installado, etc., faltando apenas acabar uma trincheira onde o terreno movediço tem causado demorado embargo.

O segundo troço conta já 20 kilometros construidos, e se tres proprietarios que faltam expropriar se entenderem com a companhia, espera-se que no proximo verão estarão concluidos todos os trabalhos.

Apesar de se inaugurar os 36 kilometros até Daifontes, os com-

boios terão de avançar mais quatro kilometros até Jaen por ser mais facil engatar com as carroagens destinadas aos passageiros que querem trasbordar para Granada.

Consta que o sr. Villanueva trata de promover novamente a intervenção do Estado nos caminhos de ferro, que hoje é muito necessaria pelo predominio que o pessoal technico tem conseguido tomar sobre o pessoal administrativo, embora o ministro tenha de lutar com a oposição dos engenheiros actualmente investidos de uma auctoridade semi-feudal.

Em Teruel acha-se neste momento um engenheiro belga, estudoando o projecto de um caminho de ferro economico que, partindo da estação de Alcañiz y Calanda, seguindo pelas minas de Utrillas e bifurcando no trajecto, venha findar em Vinaroz.

Uma machine do caminho de ferro de Astillero á Ontaneda, puxando algumas carroagens, percorreu pela primeira vez o troço de linha entre Astillero e Saron, cuja estação se encontra a doze kilometros do principio da linha.

A companhia d'este caminho de ferro já concluiu 20 kilometros de linha, achando-se agora perto de Castañeda. Se o tempo o permittir, espera-se que a linha chegue muito brevemente até Puente Viesgo.

Depois de ter sido concedida a seccão do caminho de ferro de Madrid a São Martinho de Valdeiglesias ao corpo de engenheiros militares, foi aprovado o projecto de unir aquella linha com a linha de cintura de Madrid. As obras serão começadas brevemente, trabalhando nellas o batalhão dos caminhos de ferro.

Segundo informa «El Eco de Levante», a junta administrativa do caminho de ferro de Lorca a Almeria realizou-se um grande meeting em Vera, para tratar dos meios mais seguros para a adjudicação d'aquelle linha.

Foi discutida e votada uma representação de milhares de contribuintes, dirigida ás Cortes e apoiada pelos senadores e deputados d'aquelle região. Nessa representação pede-se a reforma da lei absurda que proíbe a adjudicação das obras d'este caminho de ferro, sem primeiro ter sido feito um deposito de 1 p. c. do orçamento, tendo os interessados obrigação de fazê-lo logo que haja alguma proposta.

A companhia do caminho de ferro de Cariñena a Zaragoza, desejando prolongar esta linha até Daroca, depois de ter feito o projecto de construcção, procurou obter o apoio das povoações interessadas.

Nesse intuito, o alcalde de Daroca convocou uma importante reunião de contribuintes, que subscreveram com 60.000 pesetas para a realização do projecto.

Em Daroca foi recebida com grande entusiasmo a noticia do prolongamento d'esta linha ferrea.

França

A fim de evitar as muitas desgraças motivadas pela falta de attenção dos machinistas para com os signaes, os srs. Netter e Queyroul acabam de experimentar um novo apparelho de segurança que parece dar excellente resultado.

Da mesma forma que nos tramways é fixada no tecto a vara do *trolley*, fixa-se no tecto de abrigo da machine o cabo de um forcado em cujos dentes se coloca um arame de cobre disposto de modo a poder resistir ás trepidações.

Este arame permite á electricidade, fornecida por um pequeno accumulador collocado sobre a machine, seguir um caminho facil, logo que não haja rompimento do fio, quando não teria de seguir através das bobinas de um apparelho de alarme.

Quando a via está livre, o fio não encontra nenhum obstáculo; mas logo que se dê qualquer interrupção, o disco apresentar-se-ha perpendicular á direcção seguida pelo comboio, e então uma haste de ferro fixada nesse disco e descrevendo o seu mesmo giro, collocar-se ha em frente do arame, partindo-o.

Immediatamente o apparelho de alarme começará a tocar, até que o machinista, assim advertido, substitua o fio partido por um outro novo, podendo esta operacão, muito facil, realizar-se mesmo com o comboio a andar. Mas desde que o machinista perceba a tempo que o disco está fechado, é-lhe possivel levantar ou baixar o forcado, segundo as necessidades do momento.

Este apparelho funciona automaticamente á entrada e á saída dos tunneis, sob os quaes o forcado não pode passar.

Logo que haja qualquer desarranjo no apparelho, dá-se o signal de alarme, a não ser que tenha cessado a corrente electrica.

Considera-se feita uma importante combinação financeira com o fim de reorganizar a companhia dos Wagons-Lits. A principal base d'esta combinação é o reembolso de toda a dívida fluctuante

por meio da emissão de 60.000 acções privilegiadas de 250 francos. Mas não se trata apenas de uma reorganização financeira; trata-se também de introduzir profundas modificações na administração interna da companhia.

Allemânia

Segundo interessantes informações do jornal *La Nature*, um grupo de agricultores construiu uma pequena linha de caminho de ferro, no gran-ducado de Oldemburgo, pondo em comunicação Cloppenburg, linha do Estado alemão, com toda a região interessada até Lindern. Este caminho de ferro foi inteiramente construído à custa e pelo próprio trabalho dos agricultores interessados, sob a direcção de um engenheiro, que se promptificou a auxiliar o emprehendimento.

A linha tem uma extensão de 25 quilómetros e um desvio de 0,76 metros.

As primeiras despesas de construção foram apenas de francos 425.000, ou seja 17.000 francos por quilometro, graças à barateza da mão d'obra. Esta linha terá dez estações.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração
Apresentado á assemblea geral de 11 de novembro de 1901
(Continuação)

Annexo A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

| | | |
|--|--------------|-----------------------|
| <i>Debito</i> —Saldo do anno anterior..... | — | 46:153\$171 |
| Diferença em compra de coupons..... | — | 980 |
| Coupons pagos a mais em Londres..... | — | 38\$250 |
| Pagamento de uma obrigação sorteada e não emitida, com coupon, vendida por engano em Lisboa..... | — | 81\$100 |
| Despesas com remessa de diversas folhas de coupons..... | — | 5\$084 |
| Pago por gastos de administração..... | — | 19:136\$250 |
| Idem por despesas em Londres..... | — | 11:576\$122 |
| Idem por comissões e transferencias..... | — | 840\$644 |
| Compon de 1 de julho de 1900 e 1 de janeiro de 1901..... | 603:475\$017 | |
| Menos diferença de cambio levada á c/ de Reclamações..... | 181:667\$517 | 421:807\$500 |
| Pago por gastos geraes..... | — | 17:803\$790 |
| Idem por gastos d'exploração..... | — | 310:664\$758 |
| Transferencia para a c/ de Lucros Suspensos..... | — | 202:103\$925 |
| | | 1.030:301\$574 |
| <i>Credito</i> —Coupons pagos a menos em Londres..... | — | 11\$869 |
| Verbas recebidas pela exploração, de férias indevidamente pagas..... | — | 93\$050 |
| Producto da venda de jornais velhos..... | — | 1\$000 |
| Diferença na c/ de Marcuard Krauss & C. | — | 72 |
| Idem na c/ de J. Matthieu & Fils..... | — | 366 |
| Diferença recebida por seguros de carvão naufragado..... | — | 3:100\$855 |
| Recebido d'alugueis de parte do predio no Porto..... | — | 950\$000 |
| Idem de juros do deposito em poder de Trustees.... | — | 587\$852 |

| | | |
|--|--------------|----------------|
| Coupon em obrigações pertencente á Companhia e lucro em venda de obrigações..... | — | 73:962\$565 |
| Subvenção segundo o contrato | 873:578\$152 | |
| Menos : rendimento da linha pelas tarifas antigas..... | 182:752\$950 | 690:825\$202 |
| Rendimento geral da linha | 260:768\$740 | 1.030:301\$574 |

Annexo B

Desenvolvimento da conta de Reclamações

| | | |
|---|--------------|-----------------------|
| Saldo do anno anterior..... | — | 3.892:878\$620 |
| Diferença de cambio durante o anno : | | |
| Em coupon..... | 181:667\$517 | |
| Em material..... | 22:805\$617 | 204:473\$134 |
| Juros pagos durante o anno : | | |
| Ao tesouro pelo contrato de 20 d'outubro de 1894..... | 77:719\$148 | |
| Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo) | 31:902\$060 | |
| Ao ministerio da fazenda por adiantamentos..... | 59:925\$226 | |
| Juros das contas de suprimentos por contrato de 17 de janeiro de 1896 | 29:587\$200 | |
| A diversos | 52:041\$600 | 251:175\$234 |
| | | 4 348:526\$988 |

Annexo C

Desenvolvimento da conta de exploração

| | | |
|--|--------------|---------------------|
| <i>DEBITO</i> —Material circulante—Valor do existente a mais do caderno d'en-cargos..... | — | 80:425\$065 |
| <i>Moveis e utensilios</i> — Idem, idem..... | — | 43:168\$134 |
| <i>Machinas e accessorios</i> — Idem, idem | — | 36:470\$407 |
| <i>Armaçens geraes</i> —Material existente.. .. | — | 92:617\$947 |
| <i>Gastos geraes de exploração</i> — a saber : | | |
| <i>Lubrificação e illuminação</i> — Oleos, azeite, petroleo, cebo, etc..... | 7:060\$215 | |
| <i>Combustivel</i> —Carvão..... | 36:781\$745 | |
| <i>Serviço medico e do hospital</i> — Vencimento do medico, pessoal e despesas... | 5:982\$787 | |
| <i>Armaçens geraes</i> —Vencimento do pessoal e despesas..... | 8:070\$356 | |
| <i>Passagens de regresso</i> —Do pessoal para a Europa | 1:527\$800 | |
| <i>Trafego</i> —Anuncios, cartazes e indemnizações..... | 204\$965 | |
| <i>Direcção e serviços centraes</i> — Vencimento do director, pessoal e despesas.. | 33:403\$329 | |
| <i>Via e obras</i> —Ferias, despesas e material empregado na linha | 119:237\$038 | |
| <i>Passagens</i> —Do pessoal para Loanda..... | 1.502\$230 | |
| <i>Movimento</i> —Vencimento do pessoal e despesas | 38:980\$215 | |
| <i>Tracção e officinas</i> —Material miudo, vencimento do pessoal e despesas... | 56:586\$052 | 309:336\$732 |
| Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha)..... | | 260:768\$740 |
| | | 822:787\$025 |

| | | |
|---|---|------------------------------|
| <i>CREDITO — Contas a liquidar — Importancia de estas</i> | — | 30:110\$604 |
| <i>Rendimento da linha — Desde 1 de maio de 1900 a 31 de março de 1901.....</i> | — | 260:768\$740 |
| <i>Importancia transferida p. a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes d'exploração)</i> | — | 309:336\$732 222:570\$949 |
| <i>Saldo</i> | — | 822:787\$025 |

Serviço de coupons e amortizações

Continua este serviço a ser feito com toda a regularidade, motivo por que mais uma vez agradecemos aos nossos Trustees e ao zeloso secretario a sua valiosa cooperação n'este serviço.

Empregados da Companhia

Continuam no desempenho regular das suas obrigações.

(Continú.)

AVISOS DE SERVIÇO**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Passageiros do ramal de Cascaes**

Nas estações do ramal de Cascaes é facultada a compra de bilhetes e o despacho de bagagens no dia anterior ao da viagem, aos passageiros que se destinem ás outras linhas d'esta companhia e suas combinadas.

Os bilhetes dão direito aos passageiros a seguir até a estação do Caes do Sodré, devendo tomar na estação de Lisboa-Rocio, ou na de Santa Apolonia, os comboios respectivos.

Nas estações das outras linhas d'esta companhia são tambem vendidos bilhetes e despachadas bagagens com destino ao ramal de Cascaes.

Os passageiros chegados a Lisboa tomarão em Caes do Sodré os respectivos comboios.

A companhia fará seguir oportunamente as bagagens a destino.
Lisboa, 17 de novembro de 1901.

Horario dos comboios

Em quanto tiverem de effectuar-se por motivo de cruzamentos com outros comboios as paragens do comboio n.º 55 em Payalvo e Estarreja e do n.º 56 em Estarreja e Mogofores, esta companhia permite a venda de bilhetes para aquelles comboios de e para as estações mencionadas, devendo as bagagens dos passageiros do comboio n.º 55 seguir pelo n.º 15 e as dos passageiros do comboio n.º 56 pelo n.º 8.

Fica annullado o Aviso ao Publico B. 1.122 de 17 de julho de 1901. Lisboa, 17 de novembro de 1901.

ARREMATAÇÕES**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Fornecimento de massaroquinha**

No dia 16 do proximo mez de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 40 000 kilogrammas de massaroquinha.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 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 relgio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa 14 de novembro de 1901.

Fornecimento de óleo mineral para injecção de travessas

(Repetição do concurso de 18 de novembro de 1901)

No dia 9 de dezembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.000 toneladas d'óleo mineral para injecção de travessas.

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

Lisboa, 23 de novembro de 1901.

Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações, durante o anno de 1902

Até o dia 20 de dezembro proximo futuro pela 1 hora da tarde de esta Companhia receberá propostas em carta fechada dirigida ao sr. engenheiro em chefe da Exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia, para a venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações e apeadeiros abaixo indicados.

Chelas, Braço-Prata, Olivaes, Sacavem, Povoa, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Sant'Anna, Valle Santarem, Valle Figueira, Matto-Miranda, Torres Novas, Lamarosa, Payalvo, Chão de Maçãs, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Formosela, Taveiro, Coimbra B, Coimbra, Souzellas, Mealhada, Mogofores, Oliveira-Bairro, Quintans, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaia, Barquinha, Tanços, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte-Sôr, Chança, Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Peso, Castello-Vide, Marvão Campolide, S Domingos, Benfica, Porcalhota, Queluz, Barcarena, Cacem, Cintra, Sabugo, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martingança, Marinha, Monte Real, Monte Redondo, Guia, Louriçal, Telhada, Verride, Alcantara T, Alcantara M, Junqueira, Belem, Pedrouços, Algés, Dafundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Santo Amaro, Oeiras, Carravellos, Parede, S. João do Estoril, Estoril, Mont'Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Ladoza, Castelo Novo, Alpedrinha, Valle Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Tortozendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespera, Sabugal.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º — No involucro das propostas além do endereço deverá indicar-se o seguinte: Proposta para a venda d'água.

2.º — As propostas deverão estipular claramente o preço fixo oferecido para todo o anno, desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1902, considerando-se nullas e de nenhum efeito as que se apresentarem fóra d'estas condições.

3.º — As demais condições estão patentes na repartição central da Exploração em Lisboa, e nas estações acima indicadas.

Lisboa, 23 de novembro de 1901.

Caminhos de Ferro do Estado**Conselho de Administração**

Pelo presente annuncio se faz publico, que no dia 13 do proximo mez de dezembro, pela uma hora da tarde, na secretaria do conselho (edificio do Ministerio das Obras Publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento:

De 200.000 tirefonds, sendo 50.000 para a Direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro e 150.000 para a do Sul e Sueste.

Para ser admittido a licitar, é necessário que o concorrente mostre que efectuou na thesouraria de qualquer das direcções o deposito provisorio de 200\$000 réis.

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

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

Lisboa, 26 de novembro de 1901.

Concursos**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes**

Está aberto o concurso para a admissão de alunos nas Escolas de Praticantes de Lisboa, Coimbra e Gaia.

Para serem admittidos ao concurso devem os candidatos apresentar junto ao pedido escrito pelo proprio punho e em papel commun, os seguintes documentos:

1.º Certidão de exame de instrução primaria e de outras habilitações que tiverem;

2.º Certidão de idade demonstrando que não tem menos de 15 annos nem mais de 25, se se destinar ao serviço de estação; nem menos de 18 nem mais de 30, se se destinar ao serviço de comboios;

3.º Ter bom comportamento anterior devidamente comprovado.

Os pedidos serão dirigidos ao engenheiro em chefe da exploração, em Santa Apolonia — Lisboa, até o dia 25 de dezembro do corrente anno. Lisboa 28 de novembro, 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-MEMORE DU VOYAGEUR —

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 t.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

LISBOA Restaurante Tavres. — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as 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.^o

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. — Reducción de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$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 Baixa). — Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

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.^o

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

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

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

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

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

**FABRICA
DE
H. SCHALCK, SUCCESSORES**

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

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

COMPANHIA REAL

| C. Sodré | Algés | C. Sodré | |
|----------|----------|----------|----------|
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| 5-45 m. | 6-10 m. | 6-0 m. | 6-20 m. |
| 6-35 m. | 6-55 m. | 6-30 m. | 6-55 m. |
| 7-15 m. | 7-40 m. | 7-30 m. | 7-50 m. |
| 8-45 m. | 9-5 m. | 8-0 m. | 8-25 m. |
| 9-35 m. | 9-55 m. | 9-30 m. | 9-55 m. |
| 10-15 m. | 10-40 m. | 10-30 m. | 10-50 m. |
| 11-5 m. | 11-25 m. | 11-0 m. | 11-25 m. |
| 11-45 m. | 12-10 t. | 12-0 m. | 12-20 t. |
| 12-35 t. | 12-55 t. | 12-30 t. | 12-55 t. |
| 1-15 t. | 1-40 t. | 1-30 t. | 1-50 t. |
| 2-5 t. | 2-25 t. | 2-0 t. | 2-25 t. |
| 2-45 t. | 3-10 t. | 3-0 t. | 3-20 t. |
| 3-35 t. | 3-55 t. | 3-30 t. | 3-55 t. |
| 4-15 t. | 4-40 t. | 4-30 t. | 4-50 t. |
| 5-5 t. | 5-25 t. | 5-0 t. | 5-25 t. |
| 5-45 t. | 6-10 t. | 6-0 t. | 6-20 t. |
| 6-35 t. | 6-55 t. | 6-30 t. | 6-55 t. |
| 7-15 t. | 7-40 t. | 7-30 t. | 7-55 t. |
| 8-45 n. | 9-10 n. | 8-0 n. | 8-25 n. |
| 9-35 n. | 9-55 n. | 9-30 n. | 9-55 n. |
| 10-15 n. | 10-40 n. | 11-0 n. | 11-25 n. |

C. SODRÉ P. ARCS C. SODRÉ

8-5 m. | 8-38 . | 8-50 . | 9-22

| Lisboa | Sacavem | Lisboa | |
|----------|----------|----------|----------|
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| 7-30 m. | 8-14 m. | 8-45 m. | 9-29 m. |
| 9-15 m. | 9-59 m. | 10-10 m. | 10-54 m. |
| 10-20 m. | 11-4 m. | 11-25 m. | 12-9 t. |
| 11-20 m. | 12-4 t. | 12-30 t. | 1-17 t. |
| 1-33 t. | 2-17 t. | 3-10 t. | 3-54 t. |
| 8-0 n. | 8-44 n. | 9-0 n. | 9-44 n. |
| 10-0 n. | 10-44 n. | 11-5 n. | 11-49 n. |

Lisboa Povoação Lisboa

5-55 m. | 6-53 m. | 7-30 m. | 8-29 m.

12-23 t. | 1-21 t. | 1-55 t. | 2-54 t.

3-10 t. | 4-8 t. | 4-30 t. | 5-29 t.

4-47 t. | 5-45 t. | 6-35 t. | 7-34 t.

Lisboa V. Franca Lisboa

5-47 t. | 7-11 t. | 5-30 m. | 6-55 m.

12-30 n. | 1-55 n. | 7-45 t. | 9-8 n.

Lisboa b Santarem Lisboa b

6-0 m. | 8-6 m. | 7-28 m. | 9-25 m.

11-25 m. | 1-21 t. | 11-40 m. | 1-42 t.

LISBOA b ENTRONCAMENTO LISBOA b

4-45 . | 9-54 t. | 7-55 n. | 9-57 n.

Lisboa Pampilhosa Lisboa

8-45 m. | 12-54 t. | 7-50 t. | 12-29 n.

Lisboa Cascaes Lisboa

b 8-55 m. | 6-15 m. | 7-21 m.

7-45 m. | 7-45 m. | 8-40 m.

a 9-10 m. | 9-47 m. | a 8-25 m. | 9-2 m.

9-15 m. | 10-20 m. | 9-15 m. | 10-20 m.

a 10-40 m. | 11-17 m. | a 9-55 m. | 10-32 m.

10-45 m. | 11-50 m. | 10-45 m. | 11-50 m.

12-15 t. | 1-20 t. | 11-25 m. | 12-2 t.

a 1-40 t. | 2-10 t. | 12-15 t. | 1-25 t.

1-45 t. | 2-50 t. | 1-45 t. | 2-50 t.

a 3-10 t. | 3-47 t. | a 2-25 t. | 3-2 t.

3-15 t. | 4-20 t. | 3-15 t. | 4-20 t.

a 4-40 t. | 5-17 t. | a 3-55 t. | 4-32 t.

a 4-45 t. | 5-50 t. | 4-45 t. | 5-50 t.

a 6-10 t. | 6-47 t. | a 5-25 t. | 6-2 t.

6-15 t. | 7-20 t. | 6-15 t. | 7-20 t.

a 7-40 t. | 8-17 n. | a 6-55 t. | 7-32 t.

7-45 t. | 8-50 n. | 7-45 t. | 8-50 n.

9-15 n. | 10-20 n. | 9-15 n. | 10-20 n.

a 10-40 n. | 11-17 n. | a 9-55 n. | 10-32 n.

10-45 n. | 11-50 n. | 10-45 n. | 11-50 n.

12-30 n. | 1-36 n. | a 11-25 n. | 12-2 n.

LISBOA QUELUZ LISBOA

— | — | — | —

9-40 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m.

11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t.

1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t.

3-40 t. | 4-11 t. | 4-30 t. | 5-0 t.

5-40 t. | 6-11 t. | 6-30 t. | 7-0 t.

7-35 t. | 8-6 n. | 8-30 n. | 9-0 n.

Lisboa Cintra Lisboa

6-25 m. | 7-29 m. | 5-10 m. | 6-10 m.

7-20 m. | 8-27 m. | 6-32 m. | 7-50 m.

8-50 m. | 9-55 m. | 7-45 m. | 8-44 m.

10-40 m. | 11-46 m. | 9-5 m. | 10-5 m.

12-40 t. | 1-46 t. | 11-0 m. | 11-59 m.

2-40 t. | 3-46 t. | 1-0 t. | 1-59 t.

4-40 t. | 5-43 t. | 3-0 t. | 4-0 t.

6-40 t. | 7-46 t. | 5-0 t. | 6-0 t.

8-40 n. | 9-46 n. | 7-0 t. | 8-0 n.

10-40 n. | 11-46 n. | 9-0 n. | 10-0 n.

12-15 n. | 1-17 n. | 11-0 n. | 12-0 n.

Lisboa Figueira Lisboa

7-0 m. | 2-47 t. | 1-55 m. | 5-40 t.

b 8-55 m. | u 6-21 t. | u 8-45 m. | 3-32 t.

11-0 m. | u 9-24 n. | 3-25 t. | 11-23 n.

6-30 t. | 5-0 m. | u 6-25 t. | a 11-16 n.

u 7-45 t. | 6-2 . . . | 8-0 n. | 9-15 m.

9-30 n. | 6-2 . . . | 8-0 n. | 9-15 m.

Lisboa T. VEDORAS LISROA

12-15 t. | 3-25 t. —

Lisboa Figueira Lisboa

7-0 m. | 2-47 t. | 1-55 m. | 5-40 t.

b 8-55 m. | u 6-21 t. | u 8-45 m. | 3-32 t.

11-0 m. | u 9-24 n. | 3-25 t. | 11-23 n.

6-30 t. | 5-0 m. | u 6-25 t. | a 11-16 n.

u 7-45 t. | 6-2 . . . | 8-0 n. | 9-15 m.

9-30 n. | 6-2 . . . | 8-0 n. | 9-15 m.

Lisboa Coimbra Coimbra

6-10 m. | 7-54 m. | 6-15 m. | 7-55 m.

11-30 m. | 1-18 t. | 10-45 n. | 12-25 t.

4-0 t. | 5-44 t. | 9-25 n. | 11-5 n.

TORRES F. GUEIRA TORRES

11-14 m. | 6-21 t. —

Aveiro Porto Aveiro

3-45 m. | c 6-17 m. | 8-58 m. | 11-86 m.

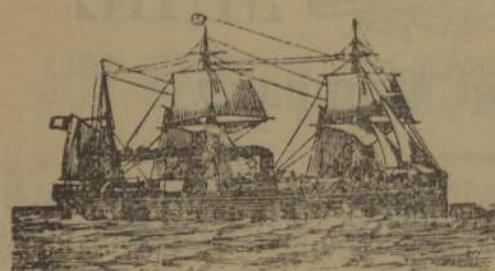
1-25 t. | 4-12 t. | 5-55 t. | 8-35 n.

1-25 t. | 4-12 t. | 5-55 t. | k 10-30 n.

1-25 t. | n 2-20 t. | 5-10 t. | ras-z 5-15 feiras.

ROYAL MAIL

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFFICIAL

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

SAHIRÁ no dia 16 de Dezembro 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



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão
Siberia. Sahirá a 6 de dezembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez
Saint Thomas. Sahirá a 4 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez
Saint Simon. Sahirá a 17 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus, vapor francez **Brésil**. Sahirá a 17 de dezembro.
Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **La Plata**. Sahirá a 16 de dezembro Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, R. do Ouro, 32.



Havre e Anvers, vap. francez **Saint Mathieu**. Sahirá a 27 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vap. inglez **Clement**. Sahirá a 5 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Caravelas**. Sahirá a 31 de dezembro.
Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Maceió, Desterro e Rio Grande do Sul, vap. francez **Ithaka**. Sahirá a 6 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Maranhão e Ceará, vap. ingl. **Paraense**. Sahirá a 8 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



New York (via Açores), vap. portuguez
Dona Maria. Sahirá a 5 de dezembro. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 132, 1.^o



Pará, Manaus e Maranhão, vapor allemão
Valdivia. Sahirá a 24 de dezembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



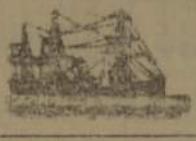
Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez
Jerome. Sahirá a 3 de dezembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez
Cametense. Sahirá a 13 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Desterro**. Sahirá a 22 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia Rio de Janeiro e Santos, vap. francez **Campana**. Sahirá a 18 de dezembro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Rouen, Havre e Anvers, vap. francez **S. Barthélémy**. Sahirá a 6 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Médoc**. Sahirá a 14 de dezembro. Messageries Marítimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Liguria**. Sahirá a 4 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vap. inglez
Oropesa. Sahirá a 3 de dezembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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