

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR

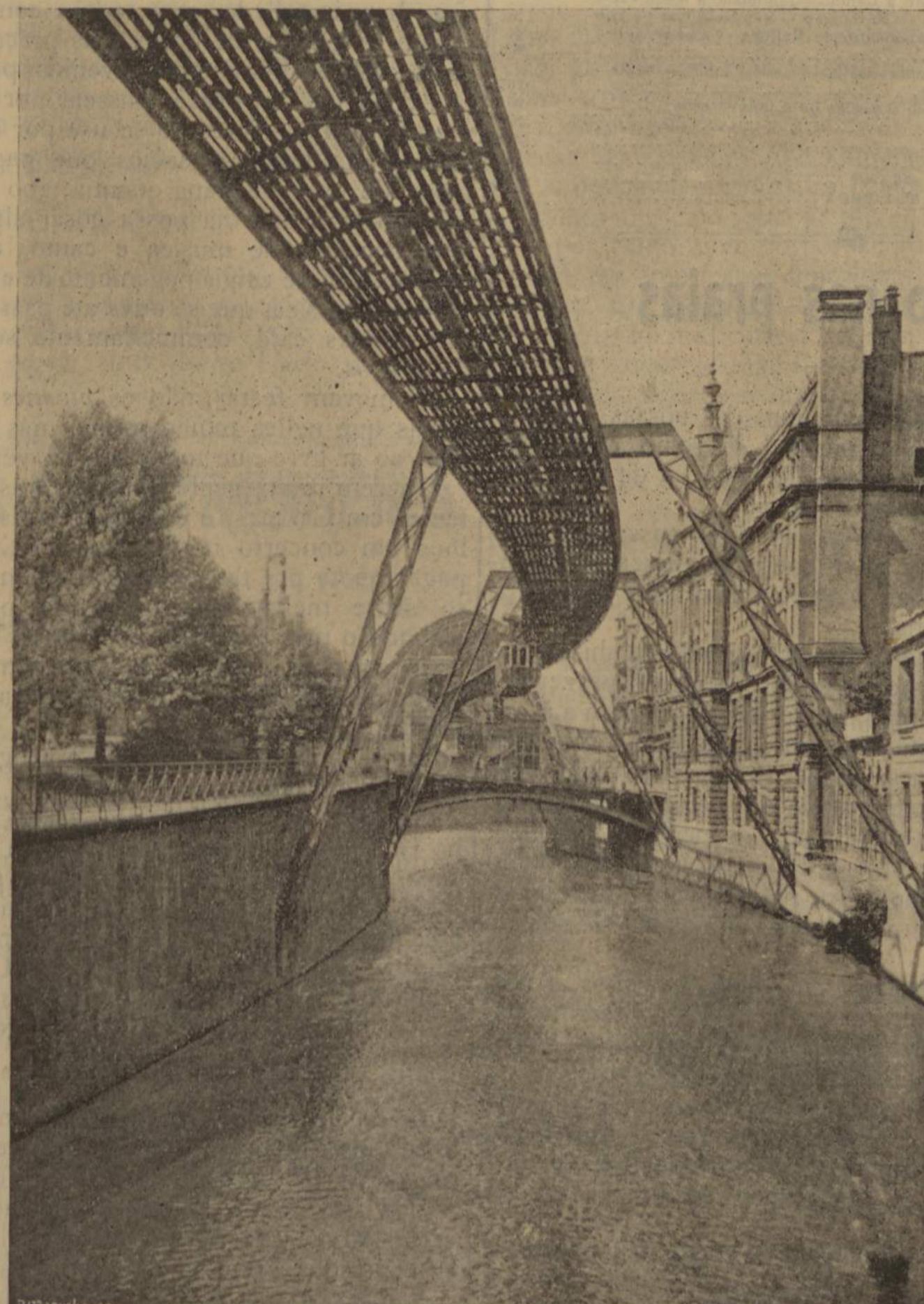
TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

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

TELEPHONE N.^o 27

End. telegraphico CAMIFERRO



Caminho de ferro eléctrico de Langen — Vidê pag. 261

Importante

Brinde aos srs. assigantes. Vide pagina 261

SUMMARIO

O JOGO NAS PRAIAS	Paginas
CARTAS DO ESTRANGEIRO — Inglaterra — por W. N. Cornett.....	258
PARTES OFFICIAIS — Portarias de 12, 19, 27 de junho, 12 e 19 de julho e 9 de agosto e decretos de 19 de junho e 2 de agosto do Ministerio das Obras Publicas.....	259
O NOSSO BRINDE.....	260
AS EXTRA-VELOCIDADES (ilustrado) por R. da Trindade.....	261
NOTAS DE VIAGEM — XXII — A Italia na Austria-Trieste—Despedida de excursão e do campanário de Veneza.....	261
APEDREJADORES DE COMBOIOS	263
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, por L. R.—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.....	263
TRACÇÃO ELECTRICA — Em Lisboa — Na Alemanha	264 e 265
LINHAS PORTUGUEZAS — Macau a Cantão — Quelimeane a Maquival — Algarve — Espinho e Granja — Mormugão — Vendas Novas — Alto Minho — Expresso — Porto — Apeadeiro de Vallega — Cascaes — Sul e Sueste	266
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Italia — Estados Unidos — Brazil — Persia — Africa Austral.....	266
COMPANHIA REAL — Relatório do Conselho de Administração.....	267
AVISOS DE SERVIÇO.....	267
ARREMATAÇÕES	268
AGENDA DÓ VIAJANTE	269
HORARIO EM 1 DE SETEMBRO DE 1902	270
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	271
	272

O jogo nas praias

Vae grande discussão nalgumas das nossas estações balneares, porque o sr. ministro do reino, com certa energia desusada em ministros do reino... de Portugal, prohibiu — de vez — o jogo d'azar.

Dizemos — de vez — porque no anno passado já essa proibição existia, mas na Figueira a politica fez, também por sua parte, *jogo franco*, e com certa franqueza se jogou toda a epocha.

Mas este anno o rigor tem sido geral e d'ahi os clamores dos que só neste estupido e perigoso prazer encontram diversão em tempo de praias, e chegam a aconselhar-o como importante recurso de que o tesouro devia lançar mão para se encher de ricos proventos que se traduziriam na prosperidade das nossas finanças (!)

Não falta quem, de envolta com os lucros do tesouro, agite a bandeira da revolta a favor do jogo, mostrando lucros aos caminhos de ferro, pelo movimento de jogadores que concorreriam ás nossas praias se elle se permitisse.

Isto parecerá, a muitos, que devia levar-nos, a nós, jornal dedicado aos interesses da industria ferroviaria, a votar com os defensores da ideia; mas como, acima dos interesses das linhas ferreas, nós collocamos os do paiz e a nossa dignidade propria e a de toda a patria que nos foi berço; e porque não cremos que só por meios degradantes se pôde fazer fortuna — eis porque não acompanhamos na campanha os defensores da grande causa.

E depois não nos convencem de que o desinhamento, a falta de animação das nossas estações balneares seja unicamente causada pela falta da jogatina, senão quando, adoptadas nessas estações todas as medidas tendentes a chamar o publico, a distrahir-o, a dar-lhe commodidades, conforto, vida facil e animada, economica mesmo, para os que assim o desejem, se verifique que, apesar d'isso, o publico não concorre a ellas.

Fazer constituir o jogo o unico attractivo d'uma estação de verão, é tão potente, que podia, elle só por si,

dispensar todas as outras condições de attracção que são hoje consideradas indispensaveis nestes centros em todos os paizes, é por certo, doutrina que só podem abraçar, no seu exclusivismo vicioso, os que unicamente collocam esse condemnavel vicio acima de todas as suas predilecções.

Querem Cascaes, o Mont'Estoril, a Figueira com animação, com gente nas ruas e nos passeios, com vida, com movimento e com interesses para os hoteis, para o commercio, para os trens e outros ramos d'animação?

Pois comecem os que dirigem o município, as comissões locaes, os habitantes mesmos, todos os que interessam com a concorrencia de forasteiros, a tornar a estada d'estes agradavel, commoda, divertida.

Melhorem as ruas, para que por elles se possa passear; embellezem e forneçam bem os estabelecimentos, para que os visitantes se tentem com os artigos expostos; deem conforto nos hoteis, para que o hospede se sinta bem installado, com toda a commodidade; guareçam as janellas de flores e as praças d'arvoredo que as ensombre; illuminem as avenidas profusamente, para que constitua um prazer passear por elles; fundem um grande casino, não como se usa por cá onde a entrada só é permittida aos socios que pagam, mas onde, a troco de uma pequena quantia, 200 réis por exemplo, o visitante d'um dia possa gosar algumas horas d'um bom concerto de musica e canto; abram cafés onde, mesmo sem se exigir pagamento de entrada, toque uma rasoavel musica, que se ouve até passeando ou tomando um simples café, commodamente sentado em cadeira de braços.

Promovam festas, não os *pic nics* exclusivos das familias que nelles tomam parte, mas as grandes attracções ao ar livre que todos podem vêr e gosar.

Querem muita gente, muitos forasteiros, muitos visitantes em Cascaes, e como unica distracção offerecem-lhes um concerto no Club ou no Casino, obrligando a pagar quota por tres meses, e quem não fôr socio que se sente melancolicamente no passeio Maria Pia, olhando o mar e os pequenos botes que os barqueiros arrastam pela praia. É poetico demais, e os veraneadores não são todos sonhadores para contemplações estaticas.

Agora nos chega ás mãos o programma de um dia de festa em Aix-les-Bains.

Ao meio dia concerto no Casino; á 1 hora orchestra no Circulo; ás 2 e meia theatro para creanças; ás 3 concerto no parque; ás 4 musica na grande sala; ás 4 e meia outro concerto no Circulo; ás 8 ainda outro no kiosque do Casino; ás 8 e um quarto festa nocturna e musica, ao mesmo tempo que no Casino se executam trabalhos de equilibristas, *jongleurs*, dansas phantasticas e phisica recreativa; ás 9 fogo d'artificio; ás 9 e meia baile no salão do theatro.

Isto foram as festas de um dia de semana, quarta feira 20 de agosto. No domingo anterior havia-se realizado uma batalha de flores em que apareceram nada menos de 78 carros lindamente enfeitados.

Por isso a concorrencia é enorme e o jornal de que extractamos este ultimo detalhe diz que os estrangeiros entrados em Aix naquelles dias foram 22 506.

E nas outras noites ha opera lyrical e outros theatros sem deixar de haver contínuas diversões durante todo o dia.

Faz-se alguma coisa d'estas por cá?
Bem pelo contrario.

Na Figueira acaba de fechar o mais elegante dos casinos por não se poder sustentar tendo que pagar 1:250#000 réis só de contribuição á camara.

O natural seria que, sendo estes estabelecimentos uma principal attracção de forasteiros, fosse a camara que os subsidiasse. Pois não é assim; segundo dizem as folhas, não só lhes impoz o pesado encargo de 2:500:000 réis, como ainda quer que o casino que fechou pague a sua parte, ou o que ficou aberto pague as duas.

E' a insensatez elevada ao cumulo!

Dir-nos-hão que em Aix se joga. E' certo, mas limitem os attractivos ao panno verde da roleta ou ás cartas do *bacarat* e verão se estes dois unicos elementos attrahem vinte mil estrangeiros em alguns dias.

E se por um caso inesperado, com jogo ou sem elle, Cascaes recebesse a decima parte d'esses forasteiros, onde lhes daria alojamento condigno, comida consinhada por notaveis cosinheiros, diversões para os entreter? Onde está o hotel de centenares de quartos e salões, onde existe o sumptuoso casino, o ensombrado parque, onde se fazem as grandiosas festas?

Como pequenissimo paliativo para tantas faltas vae-se pôr uma musica á noite no passeio, com uma entrada paga por uma verba mesquinha.

Mas quem quizer passear livremente terá que andar continuamente a pagar entradas, e quem lá dentro quizer tomar um refresco terá apenas agua que é bebera innocent... quando não está inquinada pelo mico.

Somos um paiz em que continuamente se imita o estrangeiro.

Pois imitemol-o tambem nos meios de dar animação e chamar concorrença ás nossas estações de verão.

Que extraordinaria teimosia! Havendo tantos e tão bons exemplos a seguir, só o Monte Carlo merece as sympathias!

muito para recobrar para este paiz a sua boa reputação d'outrora no que diz respeito ás velocidades.

A maior velocidade média dos comboios inglezes é ainda sómente umas cincuenta e cinco milhas ou pouco mais por hora, ao passo que em França é de cincuenta e sete até sessenta e uma. Não é a habilidade mas o emprehendimento que falta, pois já teem passado mais de trinta annos, desde que o Great Western Railway transportou o Sultão da Turquia desde Londres até Windsor á velocidade de setenta e tres milhas por hora. E' possivel pois obter maiores velocidades e não fazel-o diz muito pouco em favor das direcções dos nossos caminhos de ferro.

*

Ha algum tempo a companhia Midland, devido a a circumstancias especiaes teve de comprar nos Estados Unidos umas quarenta locomotivas, e encomendou ao mesmo tempo varias outras neste paiz d'equal typo. As americanas custaram menos, £ 400 por machine do que as inglezas, mas a julgar pelos resultados das provas a que ambas foram submettidas isto não parece ser uma vantagem. Fizeram-se as provas com o maior cuidado durante um periodo de seis meses, empregando as respectivas locomotivas na mesma classe de trabalho precisamente dando em resultado as americanas originarem cada uma as despesas seguintes mais do que as inglezas: combustivel 20 até 25 por cento, oleo 50 por cento, e reparações 60 por cento. As americanas funcionaram satisfactoriamente, mas a sua inferioridade nos tres pontos importantes indicados foi indiscutivel e as £ 400 por machine ganhas no seu custo original foram gastas muito em breve no custo addicional em funcional-as.

Diz-se que eguaes resultados foram obtidos no Japão, Burmah, Sul d'Africa, etc., e que dez locomotivas americanas fazendo o mesmo ou menos trabalho do que dez inglezas; só em carvão gastam mais umas £ 4.000 por anno do que estas ultimas: uma somma quasi sufficiente para comprar cada anno duas machines novas.

*

As possibilidades da tracção electrica para a comunicação interurbana teem se demonstrado ultimamente neste distrito onde recentemente se abriu uma linha de tremvias electricos entre Liverpool e as villas vizinhas de Prescol e Saint Helens. Só ha umas seis semanas que se abriu a linha alludida e as receitas médias por semana chegam a tres shillings por milha; um resultado muito satisfactorio se se considerar que uns dez pence por milha é bastante para deixar ganho.

W. N. CORNETT.

CARTAS DO ESTRANGEIRO

Liverpool, 18 de agosto de 1902.

A maior parte dos caminhos de ferro inglezes teem publicado os seus relatorios do primeiro semestre do anno corrente e os resultados para a maioria d'elles são animadores, mostrando um aumento de receitas com uma diminuição assaz consideravel nas despesas devida principalmente aos preços reduzidos do carvão. Em muitos casos, porém, foi preciso prover interesses ou dividendos sobre augmentos consideraveis de obrigações e acções privilegiadas, reduzindo assim a somma para a distribuição entre os possuidores das acções ordinarias; sem embargo varias das companhias poderam aumentar o dividendo sobre o capital ordinario.

Algumas das companhias dão informações interessantes sobre as causas das variações nas suas receitas. Por exemplo, a Midland attribue o seu aumento ao custo reduzido do combustivel e melhoramentos no seu metodo d'exploração, e a Great Northern a diminuição nas suas receitas do trafego de passageiros ao grande desenvolvimento dos tremvias electricos. As receitas da Great Central do trafego de passageiros diminuiram por motivo do ruim tempo d'uma parte consideravel do semestre alludido, e o mesmo trafego da North London soffreu pela competencia, o tempo e a depressão commercial no East End de Londres.

*

A recente acceleracao do serviço da linha North Western entre Londres e Liverpool não contribue

PARTÉ OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor.—O successivo e auspicioso aumento do trafego nas linhas do Estado torna urgentes modificações dos quadros, que pódem e devem ser aproveitadas tambem para o cumprimento de um dever de justiça para com funcionários prestimosos, cujo penoso serviço é mais que modestamente remunerado.

Importa ir melhorando gradualmente a situação do pessoal ferro-viário, no cumprimento das promessas feitas em varios diplomas officiaes.

A lei de 14 de julho de 1899 assegurou ao Governo o meio de manter a necessaria elasticidade d'esses quadros consoante as exigencias do serviço, naturalmente sujeitas a consideraveis variações.

Por decretos de 22 de dezembro de 1900 e 17 de janeiro de 1901 dignou-se Vossa Majestade sancionar algumas providencias que obedeciam a esse intuito. O presente projecto de decreto, basado nas propostas do conselho de administração, attende justas aspirações do pessoal e necessidades do serviço que seria inconveniente menosprezar.

São remodelados os quadros para remediar a falta do pessoal e melhorar o accesso.

Modifica-se, com esse intuito, a proporção das diversas classes de chefes de estação do Sul e Sueste e a de fieis, factores, conductores e revisores de ambas as direcções. Concedem-se modestas melhorias de vencimento.

Augumentam-se um pouco os quadros de algumas categorias para occorrer ás exigencias indeclinaveis do serviço.

A direcção do Minho e Douro tinha, em virtude da organização de 1 de dezembro de 1892, no serviço de contabilidade, um chefe, um sub-chefe e dois encarregados da receita e da despesa.

Este passoal graduado foi reduzido, em 1899, ao chefe de serviço, o que difficulta o bom andamento dos trabalhos e a sua rigorosa fiscalização.

Para attenuar essa falta foi, por decreto de 22 de dezembro de 1900, augmentado o quadro da contabilidade de cada direcção com um empregado equiparado aos chefes de secção. Esse augumento não basta para a perfeita execução dos serviços. Tornase, pois, necessário dotar os serviços de contabilidade com mais um chefe de secção.

Só depois de postos, em dia, os serviços atrazados e de applicada a reorganização da contabilidade e escripturação que se está preparando, se poderá proceder á revisão geral dos quadros dos escripturarios. Por isso, a unica alteração, agora proposta por inadiavel, é o augumento de alguns escripturarios de 3.^a classe ao quadro de cada direcção.

E nos quadros do serviço do movimento que mais precisa se torna profunda remodelação, exigida pelo consideravel augumento do trafego e portanto do serviço hoje successivamente oneroso para o pessoal.

A seguinte resenha das quantidades e rendimentos do trafego, liquido de impostos, é por si bastante eloquente e dispensa longas justificações dos augumentos propostos :

	1890	1899	1901
Passageiros.	340.915	485.340	534.597
Recovagens	8.405T	12.103T	14.228T
Mercadorias	158.303T	251.546T	334.863T
Rendimento líquido de impostos.	645.987\$956	864.518\$981	1.023.120\$241

	Minho e Douro :
Passageiros.	900.289
Recovagens	9.031T
Mercadorias	285.729T
Rendimento líquido de impostos.	929.993\$793
	1.051.558\$752
	1.208.458\$710

Convém lembrar que nas linhas do Sul e Sueste devem ainda este anno ser abertos á exploração 25 kilometros comprehendendo tres estações e dois apeadeiros.

A experiecia tem demonstrado que são imprescindiveis as entidades de sub-chefe do serviço de saude em ambas as direcções, e de comprador despachante na do Sul e Sueste.

Da sua reintegração no quadro, nenhum augumento de despesa resultará, por existirem, como addidos, os empregados que desempenham essas funcções.

Todas as alterações propostas são inadiaveis, já para attender as exigencias de serviço, já para remediar a exiguidade de vencimentos, que torna sobremodo penoso o viver de certas categorias de empregados.

O lisonjeiro crescimento das receitas offerece recursos sufficientes para o modesto encargo proveiente das alterações propostas.

Cumprir-se-ha assim sem delongas um dever de justiça e humanidade, praticando-se um acto de boa administração pelo incentivo dado ao pessoal para bem servir.

Ouso, pois esperar que o presente projecto de decreto merecerá a approvação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 19 de junho de 1902. — Manoel Francisco de Vargas.

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

Artigo 1.^º Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo das Direcções dos Caminhos de Ferro do Estado serão regulados, a partir de 1 de julho proximo, pelas tabellas n.^{os} 1 e 2 annexas ao presente decreto, as quaes substituirão para todos os efeitos as tabellas n.^{os} 1 e 2, annexas ao decreto de 23 de dezembro de 1899.

Artigo 2.^º As verbas destinadas ao pagamento do pessoal administrativo das direcções serão oportunamente modificadas no orçamento rectificado das despesas de exploração dos Caminhos de Ferro do Estado para o anno economico de 1902-1903, nos termos do artigo 30.^º do regulamento de 2 de novembro de 1899, e em harmonia com as disposições da alinea i) do artigo 20.^º da carta de lei de 14 de maio do corrente anno.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de junho de 1902. — REI. — Manoel Francisco de Vargas.

Attendendo ao que me apresentou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, nos termos do § unico do artigo 61.^º do decreto de 24 de outubro de 1901, decretar o seguinte:

Artigo 1.^º O serviço de estudos e construcção de linhas da rede complementar dos caminhos de ferro ao sul do Tejo, a cargo da Direcção do Sul e Sueste, será devidido em duas secções, com sede a primeira em Lisboa e a segunda em Faro.

Artigo 2.^º Incumbem á 1.^a secção : a construcção dos prolongamentos do Barreiro a Cacilhas e de Pias a Moura, conclusão dos estudos do prolongamento do ramal de Extremoz até Villa Viçosa e quaequer outros estudos e construções que forem ultteriormente commettidos a esta secção.

Artigo 3.^º Incumbem á 2.^a secção : os estudos e construcção da linha de Faro a Villa Real de Santo Antonio.

Artigo 4.^º Os trabalhos de construcção do lanço de Silves a Portimão continuarão a cargo do serviço de via e obras da Direcção do Sul e Sueste, até a sua conclusão.

Artigo 5.^º Os estudos e construcção de novas linhas, confiados á Direcção do Minho e Douro, ficarão a cargo do respectivo serviço de vias e obras.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de junho de 1902. — REI. — Manoel Francisco de Vargas.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem tornar extensiva aos officiaes da reserva a concessão de bilhetes de identidade feita aos officiaes do exercito e da armada, nos termos do artigo 23.^º do regulamento da concessão de passes e bonus nos caminhos de ferro do Estado, aprovado por decreto de 28 de dezembro de 1899.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de junho de 1902. — REI. — Manoel Francisco de Vargas.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de ferro

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, usando da auctorização conferida no n.^º 1.^º do artigo 3.^º da carta de lei de 24 de maio do corrente anno, aceitar a desistencia, requerida por Alberto da Cunha Leão e Antonio Júlio Pereira Cabral, da concessão do Caminho de ferro da Regua por Villa Real e Chaves á fronteira, feita por alvará de 10 de outubro de 1901, e manda restituir aos requerentes o respectivo deposito de 10.000\$000 réis, nos termos da referida lei.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de junho de 1902. — REI. — Manoel Francisco de Vargas.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes apresentado a conta da liquidação da garantia de juro, relativa á exploração da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarelos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro do anno findo (primeiro semestre do anno economico de 1901-1902), e mostrando-se da mesma conta, que o rendimento liquido kilometrico foi superior ao minimo necessário, para o Estado ser reembolsado das sommas gastos com a garantia de juro como dispõe o § 1.^º do artigo 28.^º do contracto de 29 de novembro de 1883.

Ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 6 de março findo ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, aprovar a referida liquidação, relativa á garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e a Alfarellos, durante o periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1901, na importancia de reembolso para o Estado da quantia de 5.645\$625 réis, e ordenar:

1.º Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria enquanto não estiver feita a medição rigorosa da linha, a qual é de toda a conveniencia se não demore para serem regularizadas todas as liquidações anteriores;

2.º Que o reembolso ao Estado tenha lugar depois de feita a liquidação respeitante a todo o anno economico, visto o § 1.º do artigo 28.º do contracto de 29 de novembro de 1883 referir-se ao producto liquido annual e não ao semestral.

O que se communica ao director fiscal de exploração de Caminhos de Ferro Portuguezes para os efeitos devidos.

Paço, em 27 de junho de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Pedindo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, constructora do caminho de ferro de Vendas Novas a Santa Anna, que para a construcção da variante entre o kilometro 0 e o kilometro 1,720 metros de traçado da referida linha ferrea, seja declarada a urgencia de expropriação de tres parcelas de terreno, com os n^{os} 13, 24 e 46, das quaes é proprietario Antonio Francisco Ribeiro Ferreira, e que ficam situadas na freguezia e concelho do Cartaxo, districto de Santarem; e

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas. declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação das mencionadas parcelas de terreno, marcadas nas plantas que baixam com o presente decreto, assignadas 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 2 de agosto de 1902.—REI.—Manuel Francisco de Vargas.

Inspeção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 11 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, entre a Praça Marquez de Pombal e a Estrada de Bemfica, pelas ruas Fontes Pereira de Mello e Antonio Augusto de Aguiar.

Paço, em 12 de junho de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 10 do corrente: ha por bem autorizar que sejam abertas provisoriamente, á exploração publica as linhas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servidas por tracção electrica entre o Campo dos Martyres da Patria e a Rua de D. Estephania, entre o Campo Pequeno e o Campo Grande e entre o Conde Barão e S. Mamede, pela Rua de S. Bento, com exclusão dos seguintes pontos:

1.º Passagem de nível de Entre Campos, onde só será permitida depois de estabelecidos os signaes necessarios para que a exploração se faça com toda a segurança;

2.º Na Rua de S. Bento—atravessamento da linha do ascensor da Estrella—que ainda não está construída.

A companhia fica obrigada a estabelecer resguardos em todos os pontos em que as linhas telegraphicas e telephonicas cruzam os conductores de alimentação da tracção electrica.

Paço, em 12 de julho de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 28 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, entre o Campo Grande (kilometro 3,100) e Lumiar (4,960), ficando a empresa exploradora obrigada a estabelecer resguardos em todos os pontos em que as linhas telegraphicas e telephonicas se cruzem com os conductores da tracção electrica.

Paço, em 29 de julho de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão que examinou a linha Praça Marquez de Pombal-Arco d'Águia: ha por bem autorizar que seja aberta provisoriamente, o exploração publica, a linha da Companhia Carris de ferro de Lisboa, servida por tracção electrica entre a Praça Marquez de

Pombal e o Arco d'Águia, pela Rua Fontes Pereira de Mello, Praça Mousinho de Albuquerque e estrada da circumvalação.

Paço, em 9 de agosto de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

O nosso BRINDE

Mappa official dos caminhos de ferro da Suissa

Cumprindo o que prometemos damos hoje aos nossos assignantes o nosso **brinde de 1902**, constando da **carta official dos caminhos de ferro da Suissa**, impressa a tres côres em primoroso papel acartonado, medindo 80 por 59 centimetros.

Não é vaidade nossa notar o valor especial d'esta **Carta** sendo ella *official* das linhas ferreas d'aquelle paiz, mandada imprimir **especialmente** para a *Gazeta dos caminhos de ferro* pela Direcção dos Caminhos de ferro Federaes; diremol-o para que o publico conheça que lhe damos um mappa de absoluta confiança, pelo qual pode conhecer toda a rede ferrea d'aquelle paiz, como estudo das suas vias de comunicação ou para qualquer itinerario de excursão.

*
O mappa da Suissa é enviado **junto a este numero a todos** os nossos assignantes e annunciantes, que recebem o jornal por proprio.

Aquelles que o desejarem preparado em tela, para escriptorio terão a bondade de nol-o devolver devidamente acondicionado de forma a chegar-nos ás mãos em bom estado. O custo da collocação em panno é 600 réis.

Aos que o recebem pelo correio será expedido de Lisboa no dia 5, a fim de dar tempo a que os nossos assignantes nos previnam se o querem preparado em panno ou em papel e se para maior segurança o desejam registado enviando nos nesse caso o importe do registo,

Os nossos assignantes que acaso não o recebam deverão reclamar-l-o imediatamente ao correio que não poderá recusar-se a apresentá-lo visto que teremos o maior cuidado na expedição para que não haja a menor falta, e ser-nos hia muito difícil mandar outro exemplar, por termos apenas o numero preciso.

As extra-velocidades

Bruxellas, Agosto de 1902.

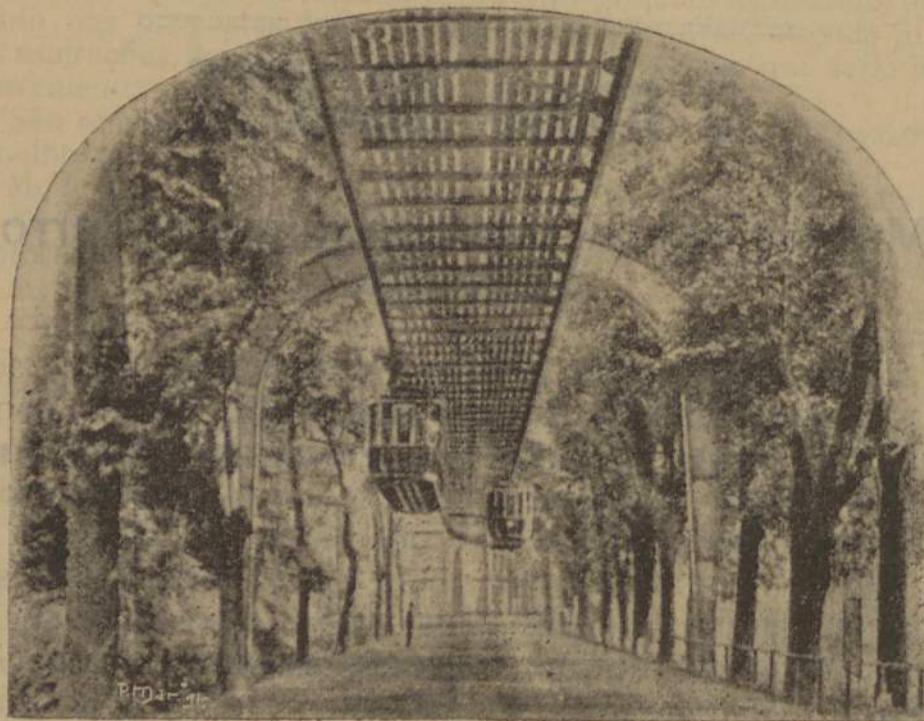
Quando ha cerca de dois annos se fallou em ligar Bruxellas e Antuerpia por um caminho de ferro extra-rápido, entre outros projectos apresentados, notámos o de Langen estudado para este fim pela Sociedade Cockerill. — O impulso que teve então a idéa de ligar a metropole commercial d'Antuerpia a Bruxellas foi enorme e talvez tivesse sido posta em execução se não tivessem surgido certas objecções d'ordem secundaria.

Deixamos de lado os motivos mais ou menos plausíveis que teem impedido a realização do grande melhoramento projectado, e passemos á descrição do sistema supra citado.

O sistema Langen, que data d'uns dez annos, era na origem de bi-carril transformado pelo auctor em monocarril em 1895, e posto em pratica n'uma linha de 13,^k 300 kilometros d'extensão entre Barmen-Elberfeld e Wohwinkel.

A' primeira vista este sistema pôde impressionar um

pouco, pois é aereo, isto é, a carruagem ou carruagens que formam o comboio, são suspensas, com quatro rodas e percorrem um viaducto aereo.



Caminho de ferro electrico de Langen

O exame das photogravuras que publicamos hoje dá uma ideia do systema, pois numa se vê a carruagem passando por cima do rio Wupper e na outra a carruagem passando por sobre uma avenida. A distancia média entre o nível do solo e a parte inferior da carruagem é de 7 metros.

Cada via é composta d'um carril fixo ao lado d'um viaducto metallico o qual é supportado por uma construcção metallica ou outra, appropriada. Cada tramo do viaducto tem 20 a 30 metros de comprido, repousando sobre apoios, permittindo assim a dilatação de toda a estructura metallica do viaducto; e de 200 a 300 metros d'intervallo, a estructura metallica é fixa aos supports.

O carril fixo á parte inferior do viaducto é percorrido por 4 rodas motoras que recebem a corrente d'um conductor que se desenvolve sobre toda a extensão do viaducto; estas 4 rodas são ligadas duas a duas formando duas *bogies* e supportam a carruagem que fica assim suspensa, o que dá a este systema as grandes vantagens que o caracterizam. Como o centro de gravidade do systema movel fica situado abaixo da via percorrida, o movel, isto é, a carruagem — visto estar livremente suspensa, toma a posição vertical, mesmo nos pontos aonde a velocidade é grande e as curvas teem pequeno raio, o que é impossivel obter num bi-carril.

Assim, numa linha de duplo carril ordinario, em curva de 300 metros e com a velocidade de 180 kilómetros por hora, o eixo d'equilibrio dos viajantes achar-se-hia a 35º desviado da vertical, e numa curva de 800 metros, o desvio seria ainda de 15º; ora no mono carril de Langen, visto o systema de suspensão das carruagens, o desvio da vertical das rodas motoras existe, mas as carruagens tomam a posição d'equilibrio na direcção da vertical.

Em Elberfeld o desvio ordinario atinge 26º o que corresponde a uma curva de 360 metros de raio percorrida a 150 kilómetros de velocidade; porém, os raios minimos das curvas em plena via são de 90 metros, nos pontos terminos de 30 metros, e nas vias de resguardo descem até 8 metros.

Como já dissémos, esta vantagem inherente ao systema é tambem impossivel d'obter num bi-carril, porque, neste ultimo, quanto menor é o raio da curva e maior a velocidade, maior é a inclinação que a carrrua em adquire a qual não pode exceder certos limites por

motivo de segurança e commodidade para o viajante.

Como vimos as carruagens são suspensas aos dois pares de rodas motoras, montadas em *bogie*, ficando os eixos distantes entre si 8 metros, e as rodas de cada *bogie* de 1^m.10 de centro a centro, o que permite passar nas curvas de pequeno raio sem que o passageiro sinta o mais ligeiro choque.

E' necessario dizer que o viaducto, a via, as curvas e desvios são perfeitamente estudados e executados, assim como todos os apparelhos de segurança, ganchos de suspensão, freios automaticos e electricos etc.

A secção transversal de cada carruagem é de 6 metros quadrados. o peso de 26 tonelladas, comportando 50 logares e a força necessaria para uma velocidade de 200 kilometros, immediata á partida é de 450 cavallos-vapor, ou seja 9 c. v. por viajante o que é um resultado excessivamente satisfactorio sobretudo quando o compararmos com o do bi-carril em experencia entre Zossen e Marienfeld perto de Berlim onde as carruagens pesam 94 tonelladas, comportando 50 logares, e necessitam em marcha normal por viajante 20 c. v. e ao arranque 60 c. v.

A linha de Elberfeld pôde ser percorrida por comboios de 4 carruagens seguindo se com intervallo de 2 minutos, ou seja á razão de 50 logares por carruagem, 6.000 logares por hora em cada direcção.

A linha completa com as vias de resguardo suspensas para o material circulante, alicerces, supports etc., custou cerca de 500.000 marcos por kilometro, notando-se que o custo das expropriações e indemnizações comprehendido neste preço só figura por cerca de 30.000 marcos.

Poder-se hia crer que, em vista d'este caminho de ferro ser aereo, o publico se recusaria, sob pretexto de receio, a tomar o como meio de transporte; porém vê-se aqui, como em todos os melhoramentos, que o publico se familiariza e perde o medo, pois que este caminho de ferro, que liga dois centros de importancia secundaria, transportou cerca de 4 milhões de passageiros desde março de 1901 a março de 1902, o que dá um movimento de mais de 10 000 passageiros por dia!

Como se vê o medo tambem desaparece com os progressos industriaes, oxalá que os estheticos que dizem que o systema aereo de Langen, assim como os trem-vias de rolador produzem mau effeito, tambem desaparecessem! De que praga d'observações pueris, sentimentaes e duvidosas nos livrariamos!

E' para notar, neste systema, o tempo do arranque que é de 40 segundos para attingir a velocidade regulamentar de 50 kilometros e que se faz sem choque algum. Com uma locomotiva a vapor o tempo necessário para attingir a velocidade de 50 kilometros seria pelo menos 130 a 140 segundos. As estações intermediarias estão situadas com um intervallo médio de 600 metros.

Ainda que a descripção que damos do systema seja bastante summaria, podemos ajuntar, que scientificamente o systema Langen com uma despesa minima de corrente, ou cerca de 700 waltios-horas por carruagem-kilometro dá um rendimento maximo até agora ainda não obtido, que o saibamos. Evidentemente, a totalidade do peso adherente, a secção minima que a carruagem offerece em resistencia ao vento, a forma especial que se lhe dá para vencer este attrito, a distancia entre a carruagem e o nível do solo, assim como a vantagem d'uma via aerea onde as influencias atmosphericas desapparecem sobretudo a das chuvas, juntas á accão mechanica dos choques e que produzem effeitos algumas vezes tão prejudiciaes numa via ordinaria, tudo isto contribue para o bom resultado obtido

na pratica, que se verifica na linha d'Elberfeld e que animaria sem duvida a empregar este sistema em certas e determinadas circumstancias, como por exemplo, no novo projecto do metropolitano de Berlim e em outras linhas de percurso relativamente curto necessitando um serviço extra rapido.

R. DA TRINDADE

Errata. N.º 351 pg. 226, segunda columna, linha 23, deve ler-se $6\frac{1}{2}$ e não $6\frac{1}{3}$, pg. 227 primeira columna linha 24 deve ler-se 283.524, e não 383.524.

NOTAS DE VIAGEM

XXII

A Italia na Austria — Trieste — Despedida de excursão e do campanario de Venesa.

Só quem tenha percorrido todo o mundo e em todos os sentidos pôde fazer comparações internacionaes sobre a bellesa de varios pontos.

Assim, em Hamburgo diz-se que Blankenese é uma povoação de verão deliciosa, que ninguem deve deixar de visitar, e em Fiume cita-se Abazzia como um encanto sem igual no mundo, e nós, os portuguezes, os alfacinhas de Lisboa, visitamos esses dois bellos montes cobertos de casas e de frondoso arvoredo, em frente de praias deliciosas, com horizontes vastissimos, variados, com mirantes de onde se contemplam os mais bellos panoramas, e não sentimos a impressão empolgante que domina os que, naquelle genero, não conhecem o nosso pitoresco Mont'Estoril, muito superior a Blankenese, e a Abazzia com todos os seus encantos.

No entanto, o passeio pelo Mediterraneo, de Fiume a Abazzia, e a visita d'esta povoação; é muito recomendavel, bastando algumas horas para o fazer, podendo-se de Abazzia vir tomar o comboio á estação de Matuglia, para seguir a Trieste.

Esta cidade, o porto mais importante da Austria, não tem grande interesse sob o ponto de vista de monumentos e edificios notaveis. Só na grande praça se destaca a camara municipal; a estatua de Carlos VI e a fonte de Maria Thereza que merecem ser vistas.

Pódem-se tambem fazer alguns passeios agradaveis, partindo de Trieste quer em tremvia electrico até Servola, sempre á beira-mar, quer a Muggia em barco, e d'ahi a pé em 1 hora a S. Nicolo, seguindo em barco a Capo d'Istria, Isola e Pirano e regressando á noite a Trieste.

Como, por estes nomes, o leitor já viu, domina aqui a lingua italiana, e não só esta, mas os costumes, os usos, a comida, tudo é perfeita Italia.

Com efeito a distancia não é grande da fronteira e quem da varanda do hotel applicar uma boa luneta para oeste, verá a bella costa italiana, da qual nos separam uns 50 kilometros.

Ladeando-a, até Monfalcone e subindo depois a Cormons deixamos ahi a Austria para entrarmos na Italia em direcção á já nossa conhecida e aqui descripta Venesa.

E quem nos diria, ao embeveceremo nos no centro d'aquella prodigiosamente bella praça de S. Marcos, ao admirar a imponente magestade d'aquella torre quadrangular, o Campanario ou *il Campanile* como diziam os venezianos orgulhosos d'aquella joia da sua cidade, quando subiamos mais uma vez ás suas mais altas janellas, para d'ellas contemplar, como numa carta geographica, toda a multiplicidade de ilhas que constituem a original cidade, quem nos diria que um anno

depois tão bello monumento seria um montão de ruínas desfeito sobre as lages da praça, cobrindo-as de destroços como, ainda ha pouco as viramós cobertas de alegres pombos de azas iriadas!

Para nós, os que viajamos, estes sitios que nos deixaram uma vez na alma uma impressão que não se apaga, o seu desapparecimento é como que a perda de uma boa amizade.

Por isso saudosamente d'aqui envio ao precioso *campanilo* de Veneza a sentida phrase com que a *Aida* se despede do templo de Memphis: *Ma piu te revedrò!*

Com esta nota dolorida termino as recordações da viagem, porque d'esse ponto em diante tudo já se acha notado em artigos d'esta secção em diferentes excursões pelo norte da Italia, para em nova série principiar as impressões que, em mais uma visita, me deixou a bella e incomparável Suissa.

Apedrejadores de comboios

O que se está passando entre nós com respeito aos apedrejadores de comboios é uma coisa inqualificável.

Ha tempos, como todos os nossos leitores estão por certo lembrados, regressando a Portugal o sr. Conselheiro Pereira Carrilho, depois de haver concluido com os portadores da nossa Dívida Externa as bases para o convenio que se teve por bom e que depois grangeou a s. ex.^a aplausos muito calorosos, o *Sud Express* em que vinha o illustre delegado do governo, foi apedrejado proximo de Coimbra, ficando alguns grossos vidros quebrados e feridos alguns passageiros.

Ha poucos dias, publicaram as *Novidades* uma carta do deputado e notável agronomo sr. D. Luiz de Castro, queixando-se de ter sido tambem apedrejado fortemente um comboio que o levava para o Porto em companhia do não menos seu illustre collega sr. Cincinato da Costa. Isto passou-se a 4 minutos de Ovar.

Agora, apparece publicada no *Diário de Notícias* uma correspondencia de Estarreja, noticiando o julgamento de tres patifes, um de nome Francisco Soares; outro Francisco Saramago e outro José Merceana, acusados de tambem apedrejarem os comboios de passageiros. Os dois Franciscos foram condenados a prisão correccional; mas o Josésinho, attenta a sua pouca idade — como diz a correspondencia — não foi condenado.

Coincidindo com a leitura d'esta correspondencia vimos nós a notícia de um julgamento semelhante nos Estados Unidos da America, em que o pae de um garoto accusado de tambem apedrejar um comboio, foi condenado a castigar severamente o filho na presença do tribunal, ou a substituir esta penalidade pelo pagamento de 8 dollars.

Ao cambio do dia, ou mesmo ao par, 8 dollars poderiam ser, para o feliz papá do Josésinho de Estarreja, uma boa lição; e estamos certos de que o Josésinho apanharia, se não no tribunal, pelo menos lá em casa, o bastante para seu tabaco.

Mas não. Em Estarreja até lhe acharam graça.

Com respeito ao processo contra os apedrejadores do *Sud Express* em que vinha o sr. Carrilho, poz-se-lhe pedra em cima, e a justiça de Coimbra não quis mais saber do caso.

Vamos a ver o que succede aos apedrejadores de Ovar, que pôzeram em risco as pessoas do sr. D. Luiz de Castro e seus companheiros de viagem.

Pedras contra os comboios, pedras sobre os processos dos apedrejadores... Positivamente, estamos outra vez na edade — da pedra!

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro do Porto
á Povoa de Famalicão

Pagamento do coupon n.º 44

Nos dias 26, 27 e 28 do corrente mez, e em todas as quintas-feiras de cada semana que se lhes seguirem, das 12 ás 2 horas da tarde, estará em pagamento o coupon n.º 44 das obrigações d'esta Companhia, nesta cidade, no escriptorio da séde, praça Mousinho de Albuquerque, e em Lisboa, na casa bancaria dos srs. Fonsecas, Santos & Vianna.

Porto, 16 de agosto de 1902. O presidente do conselho de administração. (a) Manoel Eleutherio Pereira da Fonseca.

Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes

Por escriptura de 11 de agosto corrente, exarada a fl. 29 v. do liv. n.º 345 das notas do cartorio do notario d'esta cidade, Tavares de Carvalho, foram alterados os estatutos da Companhia dos Caminhos de ferro Meridionaes, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, declarando-se que «o periodo decorrido desde esta data até 31 de dezembro será considerado supplementar do exercicio de 1903, para os effeitos do balanco e contas, convocação de assembléa geral ordinaria e exercicio da mesa da assembléa geral e dos corpos gerentes», e ficando o artigo 18.º substituído pelo seguinte :

Artigo 18.º A companhia é administrada por um conselho composto de um maximo de dez vogaes e de um minimo de sete, tendo o presidente voto de qualidade em caso de empate;

a) Em quanto durar o contracto com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes relativo á linha de Vendas Novas, esta companhia terá o direito de nomear dois dos vogaes do conselho de administração, acima enumerados;

b) As tres primeiras vagas produzidas entre os oito vogaes eleitos pela arsembléa geral de 1 de agosto de 1902 não serão preenchidas, reduzindo-se assim automaticamente o numero definitivo dos vogaes do conselho de administração a sete, incluindo os nomeados pela Companhia Real;

c) Cada administrador deverá justificar a propriedade de cinquenta accções, que serão inalienaveis durante o tempo das suas funcções».

Lisboa, 23 de agosto de 1902. — Julio A. Petra Vianna — Miguel Henriques dos Santos.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de agosto de 1902.

Lemos que a «camara de commercio» de Sevilha solicitára do seu governo a denunciaçao opportuna do tratado de commercio com Portugal, trabalhando, ao mesmo tempo, com empenho, para que, a partir de setembro de 1903, um novo tratado vigore, onde a producção hespanhola seja mais efficazmente protegida, com especialidade pelo que respeita a tecidos e a cereaes.

Registemos, a propósito, que já a imprensa do visinho reino se havia ocupado do assumpto, atribuindo, por signal, ao presente tratado a causa das desvantagens cambiaes que pezam sobre o commercio hespanhol nas suas relações com o nosso paiz.

Tenha ou não tenha isto rasão de ser, não seremos nós que nos detenhamos agora a investigar causas ou explicar factos, parecendo-nos sempre legitimo e plausivel, em negocios d'este tomo, tudo quanto de beneficio proprio possam conquistar as duas partes outorgantes.

Outra «camara de commercio», esta agora a de Barcelona, dirigindo-se da mesma forma superiormente, a propósito de um tratado de commercio com a republica cubana, representava dever-se exceptuar dos artigos a importar, o assucar, que, dizia a mesma corporação, a Hespanha já produz em quantidade sufficiente e talvez até excessiva.

Ora dado isto, é pois natural que os nossos vizinhos, quando chegarmos a ajustes, aqui se esforcem deveras por abrir mercado d'esta sua superabundancia, tanto mais quanto lhes não passa sem reparo a importação valiosa que d'aquele artigo fazemos de Alemanha e Inglaterra.

Em todo o caso, o positivo é que não nos convindo, como dissemos no nosso precedente boletim, sacrificar a producção saccarina das nossas colonias a um tratado com o Brazil, mercado para nós muito mais vasto e fecundo, menos o poderíamos e devíramos fazer com a Hespanha, cujas reciprocidades nunca poderiam chegar a uma optima compensação E, semelhantemente, a favorecermos-lhe a nossa importação dos seus tecidos castelha-

nos e catalães, claro fica que affectavamos as nossas industrias congêneres que se levantariam em massa para protestar.

Temos ainda os cereaes, de que alvítra a «camara de commercio» de Sevilha. Mas cereaes, graças a Deus, contamos que já os produzimos suficientes para o consumo interno. Qualquer importação futura obrigada por uma deficiencia de colheitas, seria um caso eventual, a liquidar por uma compra avulsa.

Quaes serão pois as vantagens que os nossos vizinhos estão no caso de nos oferecer, para um tratado reciprocamente profícuo? Em que artigos da nossa exportação recahiria o favor das suas pautas? Vinhos, claro está que não; já não suam elles pouco em collocarem os proprios e contrafazerem os nossos. Azeites, fructas, cortiças, conservas de peixe? Não se nos afigura que o lucro nestes artigos venha a compensar trabalho e empate. Restam madeiras e ovos. A exportação dos ovos, sim, essa tem sido considerável e proveitosa para nós; só no anno findo transporaram a fronteira cerca de trinta e oito mil milheiros, no valor manifestado de 481 contos, o que é bonito, não ha dúvida, e muito mais tendendo a exportação a crescer sempre, como tende. Madeiras para lá vão tambem, por mal nosso, muitos toros de pinheiro, destroços das nossas mattas. Ganha se hoje, não contestamos, mas está por pouco. Amanhã já não haverá madeira no caso de se exportar.

D'isto que levamos dito muito ao correr da pena, vê-se que um tratado de commercio agora, entre as duas nações da peninsula, não é das coisas mais faceis se o quizermos, em absoluto e em todos os pontos, satisfactorio para ambas as partes.

Rasão de mais concorre para que elle se vá, desde já estando, devagar, sem precipitações nem inclinações do momento. Em generos coloniaes a Hespanha é, como se sabe, uma excelente importadora, a começar pelo cacau.

Todas as vantagens que, neste ponto, vingarmos chamar para a nossa reexportação servirão para cobrir qualquer sacrificio que, naturalmente tenhamos de fazer. Chamemos para um lado as equivalencias possíveis do que tenhamos a ceder pelo outro. A questão é que nos não deixemos prejudicar por falta de previdencia ou de estudo, como tantas vezes tem sucedido, para não termos mais tarde de lamentar o mal, quando já elle se não puder remediar.

Movimento bolsista da quinzena :

Valores do estado: As inscrições tiveram regular mercado, oscillando os preços entre 38,15 e 38,18 para assentamento, e 38,15 e 38,20 para coupon. Em obrigações de 4 1/2 % 1888, também houve algum movimento para as de coupon, que se cotaram a 56.700. Nas de 4 % 1888 e 4 % 1890, quasi nada se fez, ficando aquellas a 21.350 e estas a 50.000.

Acções de bancos e companhias: Operações muito frouxas para papel bancario : As acções do Banco de Portugal tiveram vendedores a 149.500, preço a que se realizam algumas poucas operações. As do Banco Commercial cotam se, sem offertas, a 137.000. As do Lisboa & Açores ficaram, com vendedores, a 125.000, tendo sido anteriormente cotadas a 125.200. As do Banco Ultramarino tiveram pequenas operações a 115.800 e 115.900 ficando vendedores.

Em accões dos Tabacos tendencia baixista, declinando os preços de 136.000 em 19 para 135.100 em 28. O contrario se deu com as dos Phosphoros, que tiveram regular animação subindo de 78.000 em 18 para 78.800 em 28.

Obrigações do Credito Predial: Muito pouco movimento teve, d'esta vez, este papel.

O realizado foi para as de 6 % prediaes 94\$500. para as de 5 % 92\$750 e para as de 4 1/2 % 90\$200.

Obrigações da Companhia real: Algumas operações efectuadas com as de 2.º grau, subindo as cotações de 30\$000 para 31\$040 em 28. As de 1.º grau, quasi sem movimento, cotam-se a 81\$800

Emprejas africanas: Nas da Companhia de Moçambique vendidas a prazo, para fim do corrente, a 9\$350 e 9\$100. Nas da Companhia da Zamezia operações a dinheiro entre 4\$100 e 4\$150 e a prazo, para fim do corrente, a 4\$00 e 4\$200.

Nada mais, que mereça registo especial.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v .	48 1/8	42 1/16	Desconto no Banco
» cheque.	41 3/4	41 5/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	681	683	No mercado.....
» cheque....	686	688	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	277	278	res
» cheque...	281	282	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	277 1/2	278 1/2	Premio da libra ..
» cheque..	281 1/2	282 1/2	1\$230
Madrid cheque ...	830	840	e
			1\$260

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	AGOSTO												
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30
Lisboa: Inscrições de assent.	38,01	38,06	38	38	38,05	38,10	38,15	38,15	38,25	38,15	38,17	38,20	38,20
" coupon	38,20	38,25	38,20	38,10	38,15	38,15	38,20	38,20	38,30	38,20	38,25	38,35	38,25
Obrig. 4% 1888.....	-	21 040	-	-	21 400	21 400	-	21 400	-	-	21 350	21 400	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	49 500	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ..	-	56 500	56 500	56 400	-	-	-	-	-	-	56 600	-	-
" 4 1/2 % assent....	56 500	56 500	56 400	-	56 600	56 700	-	56 700	56 700	56 700	56 700	56 700	-
" 4 1/2 % coup. int....	-	-	56 600	-	56 600	56 700	-	56 700	56 700	56 700	56 700	56 700	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	149 500	149 500	-	149 500	149 500	-	-	-	-	149 500	-	149 500	-
" " Commercial.....	-	-	-	-	137 000	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	-	-	-	115 800	-	115 700	-	-	115 900	115 800	-	-	116 100
" " Lisboa & Açores.	-	125 200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	136 500	136 000	135 800	135 800	-	-	-	-	135 200	135 000	135 000	135 600
" Comp. Phosphoros.	78 000	78 000	78 000	78 000	-	78 500	-	79 000	79 900	78 000	78 800	-	78 600
" " Real....	-	17 500	-	17 700	-	18 500	18 800	-	19 600	19 600	19 600	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	-	-	-	-	94 000	94 600	94 500	-	94 500	94 500	-	94 500	94 500
" " 5%.....	92 600	-	-	-	92 600	92 600	-	92 600	92 600	-	92 750	92 600	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	81 800	-	-	-	-	-	-	81 800	-	-	-	-
" " 3% 2.º grau	-	30 000	30 500	32 750	31 100	30 70	31 000	-	-	31 050	-	-	31 500
" C. Nacional	-	-	-	-	-	59 500	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	-	89 000	88 800	89 000	88 900	-	88 700	-	89 000	89 000	-	-	90 000
Paris: 3% portuguez.....	-	29,95	30	29,77	29,80	29,97	30,17	30,25	30,32	30,25	30,50	30,50	-
Acções Companhia Real...	-	83	80	80	78	82	79	80	82	81,5	-	82,25	-
" Madrid Caceres.....	-	-	-	27	27	27,75	-	28,75	-	30,75	28,75	30	-
" Norte de Hespanha..	-	180	182	184	187	185	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza.....	-	283	285	288	289,50	292	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	-	168	174	175	175	176,5	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	355	355	356	355	354,75	355	-	355	355	356	355	-
" " 2.º grau	-	134	136	138	138,75	138,75	136	135	135	137	138	138	-
" C. Beira Alta.....	-	81	81	81	80	80	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres. ...	-	-	91	89	90	92	-	-	90	-	-	91	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)..	-	323	324	324	327	330	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez....	29,37	29,37	29,37	29,43	29,37	29,50	29,56	29,75	29,87	29,87	30	30,12	-
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...	78,38	77,62	77,62	77,62	77,62	78,50	78,50	78,50	78,50	79,75	79,75	79	-
Bruxellas: Atravez Africa....	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	78,50	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor da	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1902 Réis	1901 Réis	1902 Réis
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida...	6 12 Ag.	693	105 582 000	152 354	693	104 240 907	150 419	2 502 134 000	2 432 062 393
	13 19 "	"	105.547 000	152.304	"	104.240.907	150.419	2.607 681 000	2 536 303 300
Nova rede garantida.....	6 12 Ag.	380	14 209 000	37.392	380	15 136 093	39.830	340 563 000	340 279 607
	13 19 "	"	15.260.000	40 157	"	15 136 093	39.830	355.823 000	355.415 700
Sul e Sueste.....	9 15 Jul.	494	21 070 285	42.738	488	19 399 340	39.752	596 626 534	536 316 151
	16 22 "	"	20 665 425	41 917	"	18 927 855	38 786	617 291 959	555 244 006
Minho e Douro.....	23 29 "	"	21 354 690	43.315	"	18 670 010	38 258	638 646 649	573 914 016
	2 8 "	353	25 817 558	73.137	353	22 838 539	64 698	653 394 557	620 044 308
Beira Alta.....	9 15 "	"	24 714 717	70 013	"	23 247 777	65.857	678 110 274	613 292 085
	16 22 "	"	23 959 591	67.874	"	27 050 236	76.629	702 069 865	670 342 321
Nacional—Mirandella e Vizeu.	9 15 "	253	6 404 322	25.313	253	5 779 186	22.842	188 552 357	176 842 583
	16 22 "	"	6 913 265	27.325	"	6 054 929	23 932	195 465 622	182 897 512
Zafra a Huelva.....	18 24 Jun	105	1.839.764	17 521	105	1 559 347	14.850	39.029.142	36.493 853
	9 15 Jul	34	2.188 705	64 373	34	2 376 275	69 890	48.117.345	46 639 314
Guimarães	16 22 "	"	2.300 070	67 649	"	2 351 430	69 159	50.417.415	48.990.744
Porto á P. e Famalicão	16 30 Jun	64	5.103 129	79 752	64	4 385 330	68.520	54 461 721	49.182 254
	29 4 Jul	3656 Ps.	2.261 080 Ps.	618 3656 Ps.	2 155 90				

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Em Lisboa

A companhia Carris de Lisboa, depois de conseguir da câmara a construcção do desvio do largo das Duas Egrejas, para serviço dos theatros, resolveu utilizar de dia esse desvio para estação de carros com destino a varios pontos.

Não lhe queremos mal por esta pequena illusão do fim para o qual o desvio foi concedido, porque, emfim sempre lucra o publico com mais aquellas carreiras, mas o que não lembra ao demonio, e prova que a companhia tem mais extraordinarias lembranças do que elle, é que esses carros para irem d'aquelle largo para o Intendente ou caminho de ferro façam o percurso... pelo largo do Rato!...

Com isto a companhia obriga os miserios que tomam os carros na origem ou proximo, não só a um percurso enorme como ao pagamento de 60 réis, quando, pelo seu contracto a companhia era obrigada a dar desde o Rato, pelo Principe Real correspondencia de 50 réis para os extremos do serviço central.

Lembramos isso á câmara municipal e esperamos que ella faça a companhia regularizar a antiga tarifa, no que ella não porá grande duvida visto que até chega a alterar as tabellas sem accordo prévio da câmara.

Entretanto quem, do largo das Duas Egrejas quizer ir para o Intendente tem, felizmente meio mais facil e mais barato: é ir tomar o bello ascensor do Carmo que o leva á rua Aurea onde encontra o carro directo, sem andar a passear pela rua de S. Bento, em viagem circulatoria.

Ao que parece, seguindo o exemplo adoptado, a companhia Carris prepara-se para estabelecer carreiras do Loreto para Algés... pelo Rato, Lumiar, Bemfica e Intendente estabelecendo o preço reduzido de 500 réis por passageiro.

E' uma concorrença ás excursões que se projectam a Madrid e Barcelona.

Na Alemanha

Vão recomeçar brevemente em Berlim as experiencias sobre tracção electrica que uma sociedade dedicada a estudos d'esta ordem ali iniciou ha tempo com o appoio do governo imperial. As experiencias já efectuadas trouxeram resultados muito curiosos e dignos de mensão, sendo já tal motivo de presumir que novos triumphos venham confirmar as conclusões apuradas relativamente á velocidade maxima, á resistencia de via e seu assentamento especial.

Para estes ensaios foi escolhida a linha de Zossen-Marienfeld, de 23 kilometros de extensão, pequenas rampas e curvas pouco sensiveis, o que mais facilitou a tracção feita a grande velocidade que é o que particularmente se pretendia estudar.

A linha referida é destinada a serviço militar, os seus carris pesam 33 kilogrammas por metro linear, sendo assentes parte sobre travessas de madeira, parte sobre vigas de ferro.

Claro está que devido a este pequeno pezo, a linha não pôde suportar a velocidade de 160 kilometros por hora, maximo a que se chegou.

A força electrica foi fornecida pela *Algemeine Elektricitäts Gesellschaft*, com uma tensão de 10.000 voltios sendo o fio colocado em postes espaçados de 35 em 35 metros.

Entraram nesta experiencia duas carruagens espe-

cialmente construidas para o effeito, uma pela *Algemeine* e outra pela casa Siemens.

O primeiro d'estes vehiculos pôde comportar 50 passageiros. A sua disposição interna é a de uma carruagem de corredor central, com 21 metros de comprimento e 90 toneladas de peso. A carruagem assenta sobre duas *bogies* de tres eixos cada uma; tem 4 motores que pesam perto de 13 toneladas e actuam directamente sobre os eixos exteriores de cada *bogie*.

O diametro das rodas é de 1^m.25; o numero de voltas por minuto é de 880 em velocidade de 200 kilometros a hora.

Cada motor tem a força de 250 cavallos ou seja em total 1.000 cavallos, força que pôde ser facilmente aumentada.

Todo o restante machinismo corresponde em grandeza e simplicidade, sendo notavel a forma por que funcionam os freios manuaes e os electricos.

A carruagem apresentada e construida pela casa Siemens pesa pouco mais de 90 toneladas, cabendo 42 toneladas d'este total ás installações electricas. A caixa mede 22 metros de comprido, podendo transportar 48 passageiros que se accommodam em tres compartimentos.

Nos restantes detalhes especialmente na parte electrica, notaveis são as diferenças entre um vehiculo e outro. Em todo o caso os resultados obtidos na experienca de que tratamos, aproximam-se e pôdem resumir-se assim:

1.^º A via supportou sem estragos as velocidades até 100 kilometros á hora. Para além de 100 kilometros, ligeiras deslocações alteram o andamento do vehiculo, parecendo, no entanto, apurado que a substituição dos carris por outros de 42 kilogrammas, permitirá a elevação da velocidade ao estonteador numero de 160 kilometros por hora!

2.^º As oscillações no sentido lateral foram notadas nas velocidades até 100 kilometros; para além d'este numero, o movimento tornára-se suave.

3.^º A accção dos freios pôde considerar-se segura.

4.^º Abandonada a si propria, impulsionada por uma velocidade de 109 kilometros, a caruagem sómente pára no fim de 817 segundos, depois de ter percorrido 9.600 metros.

5.^º A energia electrica consumida variou entre 400 e 700 kilovoltios; com 520 kilovoltios pôde manter-se uma velocidade a 140 kilometros.

6.^º Sempre que a velocidade excede 120 kilometros á hora, não são visiveis os signaes habituaes de segurança.

As novas experiencias que se annunciam, deverão completar as conclusões que resumimos nesta pequena noticia.

LINHAS PORTUGUEZAS

Macau a Cantão. — O *Morning Leader*, de Londres anunciou a formação de um syndicato portuguez que ha de proceder á construcção do caminho de ferro de Macau a Cantão, affirmando estarem nella interessados avultados capitais ingleses. Este caminho de ferro estabelecerá comunicação, por terra, com um dos centros mais commerciaes da Asia.

Quelimane a Maquival. — Este caminho de ferro, construido e explorado pela companhia da Zambezia acha-se completamente libertado de encargos, começando já a produzir saldo a favor da Companhia.

A respeito d'este caminho de ferro, que atravessa os magnificos prazos Andone e Anguaze, abrangendo uma

extensão de 33 kilómetros, está aberto á exploração ha mais de dois annos, sem que as estações officiaes tenham sido ouvidas nem para a sua construcção, nem para a approvação das suas tarifas.

Esta curiosissima informação é dada pelo nosso collega *Economista*, que a respeito de assumptos ferroviarios do Ultramar tem informador excellente.

Algarve. — A estação de Villa Nova de Portimão, na linha do Algarve estará aberta á exploração no dia 1 de novembro proximo.

Espinho e Granja. — Entre estas estações será inaugurada ámanhã, 1 de setembro, a segunda via ferrea, para facilitade do serviço dos comboios tramways.

Mormugão. — Partiu para Londres o sr. conselheiro Joaquim José Machado, afim de tratar de assumptos relativos ás tarifas do caminho de ferro de Mormugão.

Vendas Novas. — Tornando-se rapidamente crescente o movimento dos trabalhos da nova linha de Vendas Novas a Sant'Anna, a Companhia Real resolveu reforçar o credito extraordinario consignado no seu orçamento para a aquisição de material circulante, machinas e vagons.

Alto Minho. — Proseguem com bastante actividade os trabalhos de construcção da linha d'esta Companhia. Está em pagamento a 5.^a prestação de 10 % do valor das respectivas accões.

Expresso-Porto. — Tendo a Direccão dos Caminhos de ferro do Minho e Douro estabelecido a paragem de um minuto na estação de Cette, para o seu comboio rapido das quartas-feiras na linha do Douro, e ligando-se este comboio com o expresso do Porto, que sae de Lisboa ás 4 1/2 horas da tarde, resolveu a Companhia Real que neste comboio se vendam bilhetes para a referida estação.

Apeadeiro de Vallega. — O novo apeadeiro em construção, e prestes a inaugurar-se, entre as estações de Ovar e Avanca, ao kilm. 296,900 da linha do Norte, fica proximo de Vallega, e por este motivo receberá a designação d'aquella freguezia. E' destinado ao serviço dos passageiros dos comboios tramways entre Aveiro e Porto.

Cascaes. — Uma commissão de proprietarios de Parede e Carcavellos entregou ao conselho de administração da Companhia Real uma representação pedindo que todos, ou pelo menos alguns rapidos de Cascaes parem tambem naquellas estações, ou alternadamente numa das duas.

Sul e Sueste. — Foi superiormente incumbido de elaborar o ante projecto da estação fluvial dos caminhos de ferro do Sul e Sueste em Lisboa o engenheiro sr. Manoel da Costa Serrão.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Foi concedida auctorização para os estudos de uma linha ferrea desde as imediações da estação de Lecera, da linha em construcção de Utrillas à Zaragoza, até Azoila ou Pueblo de Hijaz, da Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante, rēde catalã.

*
Na linha de Cordova-Bélmez cujo trafego é muito importante, estão sendo realizadas grandes modificações que se tornavam urgentes pelo aumento dos serviços.

Todas as pontes metalicas vão ser reforçadas. Nas estações de Cercadilla, Bobadilla, Jerez, vão começar obras avultadas. A construcção dos novos edificios para as estações de Sevilha e Cadiz prosegue activamente.

*

No caminho de ferro de Medina del Campo a Salamanca, o

numero de passageiros transportados durante o anno passado foi de 83.225, produzindo uma receita de 278.674,57 pesetas.

Italia

Trata-se de estabelecer um caminho de ferro electrico directo entre Roma e Napolis, destinado só ao transporte de passageiros, correspondencia e bagagens. A linha terá 197 kilómetros, e o percurso durará duas horas.

Estados Unidos

A Companhia de Pennsylvania Railroad estabeleceu agora um comboio rapido especial que, mediante um supplemento de 4 dollars sobre a tarifa ordinaria, abrevia de 4 horas a duração do trajecto entre Nova York e Chicago. Esse trajecto fica assim reduzido a 20 horas.

Quando aconteça dar-se algum atraso na marcha d'este comboio, a companhia indemniza os passageiros da diferença do preço, proporcionalmente a essa diferença. O reembolso poderá chegar até a totalidade dos 4 dollars !

Brazil

Deixou a presidencia da estrada de ferro Sorocabano o comendador Francisco Casimiro Alberto da Costa, portuguez, homem de excepcionaes qualidades administrativas, pela intelligenzia e pela energia. O governo brazileiro depositava nelle a mais segura confiança.

Persia

Um telegramma de Odessa diz que nos círculos officiaes russos se liga grande importancia ao facto de ter sido chamado a Londres o ministro inglez na Persia. Parece que se trata de fixar as bases para a construcção de um caminho de ferro de Téhéran ao Golfo Persico.

Africa Austral

O ultimo relatorio da South West Africa Company refere que a sua producção de minerio no ultimo anno foi de 293.000 toneladas, e consigna a necessidade urgente de um caminho de ferro que permitta a devida utilização de todas as riquezas que a companhia possue.

Trata-se pois da construcção de um caminho de ferro na extensão de 473 milhas inglezas, desde as minas de Otavi, passando na extensão de 200 milhas pelos territorios da South Africa, indo terminar em Angola, no Porto Alexandre. Esta orçada esta construcção em 1.655 000 libras, e para a realizar o capital da sociedade das minas será elevado a 2.500.000 libras.

A South Africa receberá 50.000 libras pelos direitos cedidos.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral dos accionistas em 30 de junho de 1902

(Continuação do n.º 352)

SEGUNDA PARTE

Contas d'estabelecimento e de despesas complementares de primeiro estabelecimento desde 1895

As modificações que apresentam estas contas no balanço em 31 de dezembro de 1901 (documento n.º 1) são, em regra, resultantes das operações normaes do anno, como circumstanciaadamente passamos a explicar :

Estabelecimento :

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1900....	56.790:618\$593
" " " " " 1901....	56.551:336\$606
Diferença para menos em 1901....	239:281\$987

Diminuições :

Custo de 3.652 obrigações que constituiram o encargo da amortização do anno de 1900	200:237\$951
Entrega pelo Banco Lusitano das prestações vencidas neste exercicio conforme a alinea d) da condição 4. ^a da escriptura de 10	

de maio de 1900	12:000\$000	
Entrega pelo Banco Lusitano de uma cautella representativa de 500 accões do mesmo Banco, segundo a alinea c) condição 4. ^a da escriptura acima referida		
Valor nominal de 300 accões ao portador da n/Companhia levantadas da Caixa Geral dos Depositos, que foram reconhecidas pelo Banco Lusitano como sendo propriedade d'esta Companhia, como da condição 1. ^a da mencionada escriptura, e que se deduzem da conta capital como estipula a base 15. ^a do nosso Convenio de 4 de abril de 1894	27:000\$000	
Valor nominal d'uma accão de uso fructo, escripturada à favor do Banco Lusitano, que igualmente se deduz da conta capital pela mesma doutrina	90\$000	239:327\$951
Augmentos :		
Annulacão do debito da Société Marseillaise.....	2\$214	
Acquisição de terrenos em Queluz	43\$750	45\$964
Diferença indicada.....		239:281\$987
<i>Material circulante :</i>		
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1900	3.135:372\$512	
" " " " " 1901	3.134:115\$482	
Para menos em 1901.....	1:257\$030	
Para menos :	3:335\$220	
Valor de material demolido		
Para mais :		
Ultimo decimo pago á Companhia Nacional de Fundição e Forjas por fornecimento de 5 caldeiras	2:078\$190	
Diferença indicada	1:257\$030	
<i>Diferença entre o valor nominal e o escripturado nas diferentes contas e de emissão de obrigações :</i>		
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1900	31.708:051\$138	
" " " " " 1901	31.556:589\$833	
Para menos em 1901.....	152:361\$305	
Para menos :		
Diferença entre o valor nominal (90\$000 réis cada) de 692 obrigações de 4%	62:280\$000	
e o seu custo (aplicação do producto de venda de terrenos do Tejo)		
Diferença entre o valor nominal de 3.652 obrigações (diversos tipos)	38:360\$744	23:919\$256
e o seu custo que constituiu o encargo d'amortização do anno de 1900, ou réis	328:680\$000	
Diferença indicada	200:237\$951	128:442\$049
		152:361\$305
<i>Despesas complementares do estabelecimento desde 1895 :</i>		
O saldo d'esta é o mesmo.		
A despesa effectuada neste exercicio foi :		
Novas construções e trabalhos complementares	200:524\$749	
Mobilia, utensílios e ferramentas.....	23:970\$402	
Material circulante	88:224\$914	
	312:720\$065	
Amortizada pela conta de «Ganhos e Perdas».		
<i>Efeitos próprios com applicação especial :</i>		
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1900	2.021:514\$540	
" " " " " 1901	2.005:482\$790	
Para menos em 1901.....	16:031\$750	
Por venda á «Colonial Oil Company» de 2.290 ^{m²} ,25 de terrenos conquistados ao Tejo, ao preço de 7\$000 réis por metro quadrado, segundo escriptura de 4 de novembro de 1901, lavrada pelo notario sr. Cosmelli.		
<i>Capital — Acções :</i>		
Saldo credor em 31 de dezembro de 1900	6.026:490\$000	
" " " " " 1901	5.999:400\$000	
Para menos em 1901	27:000\$000	

Valor nominal de 300 acções levantadas da Caixa Geral dos Depositos, que o Banco Lusitano reconheceu serem propriedade d'esta Companhia (condição 1. ^a da escriptura de 10 de maio) e conforme a base 15. ^a do Convenio se deduzem da conta Capital	27:000\$000
Valor nominal d'uma accão d'uso fructo escripturada a credito do Banco Lusitano, que se abate á conta Capital, segundo a doutrina da base acima mencionada.....	90\$000
Diferença como acima.....	27:090\$000

Capital — Obrigações :

Obrigações privilegiadas de 1. ^o grau :	
Saldo credor em 31 de dezembro de 1900	47.497:860\$000
" " " " " 1901	47.296:800\$000
Para menos em 1901.....	201:060\$000

Valor nominal de 2.003 obrigações compradas no mercado correspondente ao encargo minimo d'amortização no anno de 1900 a saber :	
1894 obrigações de 3%	170:460\$000
80 " " 4%	7:200\$000
29 " " 4 1/2%	2:610\$000
	180:270\$000

Valor nominal de 231 obrigações de 4% compradas no mercado por applicação de sommas provenientes de vendas de terrenos conquistados ao Tejo.....	20:790\$000
Diferença mencionada.....	201:060\$000

Obrigações privilegiadas de 2. ^o grau :	
Saldo credor em 31 de dezembro de 1900	41.903:640\$000
" " " " " 1901	41.713:740\$000
Para menos em 1901	189:900\$000

Valor nominal de 1.649 obrigações compradas no mercado, correspondente ao encargo minimo d'amortização no anno de 1900, a saber :	
1.430 obrigações de 3%	128:700\$000
160 " " 4%	14:400\$000
59 " " 4 1/2%	5:310\$000
	148:410\$000

Valor nominal de 461 obrigações de 4% compradas no mercado por applicação de sommas provenientes de vendas de terrenos conquistados ao Tejo	41:490\$000
Diferença mencionada.....	189:900\$000

O capital obrigações do 2.^o grau será ainda diminuido pela amortização supplementar de que adiante se falará.

Fundo de reserva especial

Este fundo figura no balanço do anno de 1901 pela somma de réis	89:962\$567
e a pag. 26 do relatorio do exercicio precedente, ficou indicado pela quantia de réis... ..	38:430\$687
havendo uma diferença para mais de.....	51:531\$880

ou seja a somma indicada a pag. 37 do relatorio já referido, proveniente do reembolso do adiantamento dos impostos pagos ao fisco francez, relativos ás obrigações de 2.^o grau, durante os annos de 1896 a 1898, que foi levada á reserva especial.

E' pois o saldo em 31 de dezembro de 1901 de réis 89:962\$567 o qual estava convertido em 30 de abril de 1902, em £ (ouro) 14.998 : reserva metallica existente na caixa em Lisboa.

O fundo de reserva especial será augmentado este anno, pelas receitas de 1901 conforme com as disposições da alinea c) do art. 61.^o § 1.^o dos estatutos com a quantia de 42:474\$848 réis, importancia de 10 por cento sobre a quantia de 424:748\$481 réis, como adiante será explicado, quando fallarmos dos resultados da exploração em 1901.

(Continúa)

Avisos de serviço**Paragem em Espinho**

Desde o dia 1 de setembro de 1902 os comboios expressos n.^{os} 55, entre Lisboa-Rocio e Porto e 56 entre Porto e Lisboa-Rocio, terão um minuto de paragem em Espinho para serviço de passageiros.

A modificação que essas marchas soffrem é a seguinte:
Comboio n.º 55-Expresso — Partida de Espinho ás 10-38 da tarde.

Comboio n.º 56-Expresso — Partidas: De Gaya ás 4-21 da tarde; De Granja ás 4-36 da tarde; De Espinho ás 4-43 da tarde.
Lisboa, 28 de agosto de 1902.

Comboio tramway entre Caldas e S. Martinho

Para os comboios n.ºs 211 e 210 entre Caldas e S. Martinho que segundo horario em vigor, cartaz D 94, se effectuarão de 1 a 30 de setembro proximo, serão vendidos bilhetes especiaes pelos seguintes preços:

Bilhetes de ida e volta de Caldas a S. Martinho, 1.ª classe 320 réis; 2.ª classe, 220 réis; 3.ª classe, 120 réis.

Bilhetes de simples ida de S. Martinho a Caldas, 1.ª classe 160 réis; 2.ª classe 110 réis; 3.ª classe 70 réis.

Nestes preços está incluido o imposto do sello.

Só são válidos nestes comboios os bilhetes a que este Aviso se refere, os quaes também não tem validade para nenhum outros comboios.

Estes bilhetes são unicamente válidos no dia da venda.

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

Lisboa, 28 de agosto de 1902.

Imposto do sello

Entrando em execução, desde 1 de setembro de 1902, a tabella geral do imposto do sello approvada por carta de lei de 24 de maio de 1902, serão mantidas as disposições actuaes relativas à cobrança do mesmo imposto pela Companhia, e, além d'essas serão observadas as seguintes em relação á cobrança das novas taxas estabelecidas, a saber:

A. — Bilhetes de assignatura para transporte, por grande velocidade, de comestiveis, nos arredores das cidades.

Taxa por bilhete:

1.ª Quando o preço da assignatura não excede a 3.600 réis, 300 réis.

2.ª Excedendo, mas sendo inferior a 10.000 réis mensaes, 600 réis.

3.ª Excedendo, cada 10.000 réis mensaes ou fracção indivisível, 600 réis.

B. — Documento que substitua a senha de bagagens, 20 réis.

Idem, que substitua a senha ou carta de porte de quaesquer expedições, excepto bagagens, 60 réis.

Lisboa, 29 de agosto de 1902.

Caminhos de ferro do Estado

Diracção do Minho e Douro

Pelo presente aviso se faz publico que, desde o dia 1 de setembro proximo futuro, o serviço de passageiros e bagagens, á partida, na estação central do Porto, passará a ser feito nos antigos barracões da mesma estação, sendo a entrada dos passageiros e bagagens pela praça de Almeida Garrett, e a saída por onde se faz actualmente.

Porto, 20 de agosto de 1902.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Fornecimento de travessas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de setembro proximo futuro, á uma hora da tarde, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, e na sala das sessões do mesmo conselho, serão recebidas e abertas as propostas para o fornecimento de 118.000 travessas, sendo 36.000 travessas de pinho em branco ou creosotadas e 12.000 de carvalho para os Caminhos de ferro do Minho e Douro e 70.000 travessas de pinho creosotadas para os Caminhos de ferro do Sul e Sueste.

As propostas poderão dizer respeito a um ou mais lotes.

As propostas serão feitas em carta fechada e apresentadas pelo proprio concorrente ou seu legitimo procurador, e poderão

também ser enviadas sem a comparecencia dos mesmos, entendendo-se neste caso que o concorrente desiste do direito de licitação verbal e de qualquer reclamação relativa aos actos do concurso.

O deposito provisório para ser admittido a licitar será de réis 200.000 para as travessas de carvalho, 1.000.000 réis para as travessas de pinho para o sul e sueste, e de 250.000 réis para as travessas de pinho para o Minho e Douro, podendo estes depósitos serem feitos na Thesouraria dos Caminhos de ferro do Minho e Douro ou na do Sul e Sueste.

As condições do concurso e respectivo caderno de encargos 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 da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na Secretaria dos Caminhos de ferro do Minho e Douro Lisboa, 23 de agosto de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

LEILÃO

Em 8 de setembro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do Agente de Leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 111º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 8 de julho de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 6 de setembro de 1902 inclusivé das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 22 de agosto de 1902.

N.º 43.327. De Ovar a Porto Campanhã 1 barril de vinho, pesando 70 kilos, consignado a Correia & Braga.

N.º 58.002. Do Porto Campanhã a Mafra 1 casco de vinho, pesando 22 kilos, consignado a Claudio Ricardo Baptista.

N.º 1.330. De Mangualde a Lisboa (P) 6 volumes com mobilia e roupa, pesando 285 kilos, consignado a Accacio d'Albuquerque.

N.º 58.005. Do Porto Campanhã a Leiria 2 casclos de vinho, pesando 43 kilos, consignado a José da Fonseca Gonçalves.

N.º 23.721. De Gaia a Coimbra 2 casclos de vinho, pesando 80 kilos, consignado a Antonio Ruivo.

N.º 4.133. De Mattosinhos a Lisboa (P) 2 casclos de vinho, pesando 44 kilos, consignado a José Alves Rodrigues.

N.º 23.965. De Gaia a Lisboa (P) 2 casclos de vinho e meia pipa dita, pesando 338 kilos, consignado a Doria dos Santos.

N.º 44.761. De Braga a Lisboa (P) 1 barril de vinho, pesando 62 kilos, consignado a Antonio J. Costa Junior.

N.º 24.735. De Gaia a Lisboa (P) 2 volumes, 1 pipa e 1 casco de vinho, pesando 665 kilos, consignado a Manoel Rodrigues.

N.º 24.772. De Gaia a Lisboa (P) 1 barril de vinho, pesando 64 kilos, consignado a Antonio Alves.

N.º 12.964. De Lisboa-Município a Payalvo 1 casco machinismo, pesando 13 kilos, consignado a Manoel Francisco dos Santos e Rollo.

N.º 60.163. De Coimbra ás Caldas 1 lata de gazolina, pesando 10 kilos, consignado a Manoel Quintal Calheiros.

N.º 2.934. Do Valle Santarem a Lisboa (P) 1 fardo de saccos vaziros, pesando 25 kilos, consignado a Joaquim Barros.

N.º 14.931. De Cintra a Lisboa (P) 1 barril de vinho, pesando 56 kilos, consignado á Comissão Almeida Garrett.

Bagagem 80. De Lisboa (R) a Entroncamento, 1 mala de roupa, 56 kilos.

Fornecimento de ferro para fundição

No dia 22 de setembro p. f., pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 70.000 kilogrammas de ferro para fundição em linguidos marca «Goran N.º 1».

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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 relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 25 de agosto de 1902.

**Representante exclusivo
para Espanha e Portugal**

MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica

HERMOSILLA, 12



→ MADRID



Peçam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuíno Metal Magnolia.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de setembro de 1902

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	LISBOA	T. VEDRAS	FIGUEIRA	Mangualde	Guarda	Mangualde
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6 10 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-0 m.
5-0 m.	5-18 m.	5-30 m.	5-49 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7 50 m.	Lisboa	Figueira	Lisboa	n 8-55 m.
5-50 m.	6-8 m.	6-45 m.	7-4 m.	8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	7-0 m.	1-41 t.	5 30 m.	5-3 t.
6-35 m.	6-53 m.	7 30 m.	7-49 m.	a 9-35 m.	10-15 m.	a 8-45 m.	9-20 m.	6-45 t.	5-0 m.	5-10 t.	12-10 n.
7-20 m.	7-38 m.	8-15 m.	8-34 m.	a 11-35 m.	11-40 m.	9-5 m.	10-5 m.	—	—	8-51 n.	8-35 m.
8-5 m.	8-23 m.	9-0 m.	9-19 m.	12-45 t.	1-51 t.	11-0 m.	11-59 m.	Coimbra	Figueira	Coimbra	u 8-30 n.
8-50 m.	9-8 m.	9-45 m.	10-4 m.	2-35 t.	3-43 t.	a 12-35 t.	1 10 m.	3-55 m.	5 49 m.	3-55 m.	6 40 m.
9-35 m.	9-53 m.	10-30 m.	10-49 m.	3-35 t.	4-33 t.	1-0 t.	1-59 t.	6-0 m.	7 46 m.	6-5 m.	7-46 m.
10-20 m.	10-38 m.	11-15 m.	11-34 m.	a 4-35 t.	5-16 t.	3-0 t.	4-2 t.	8-20 m.	11-4 m.	10-20 m.	12-0 t.
11-5 m.	11-23 m.	12-0 m.	12-19 t.	4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5 10 t.	12-45 t.	2-30 t.	12-35 t.	3-10 t.
11-50 m.	12-8 m.	12-45 m.	1-4 t.	5-40 t.	6-38 t.	4-45 t.	5-40 t.	—	—	3-45 t.	5-55 t.
12-35 t.	13-53 t.	1-30 t.	1-49 t.	a 6-20 t.	7-0 t.	a 5-30 t.	6-5 t.	Ovar	Porto	Ovar	v 9-25 n.
1-20 t.	1-38 t.	2-15 t.	2-34 t.	6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.	t 4-0 m.	c 5 36 m.	9-59 m.	11-5 m.
2-5 t.	2-23 t.	3-0 t.	3-19 t.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	7-30 m.	c 4 17 t.	5-53 m.	11-20 m.
2-50 t.	3-08 t.	3-45 t.	4-4 t.	9-37 n.	10-36 n.	9-4 n.	10-3 n.	2-10 t.	3-56 t.	4-29 t.	6-16 t.
3-35 t.	3-53 t.	4-30 t.	4-a9 t.	10-35 n.	11-40 n.	10-17 n.	11-11 n.	7-0 t.	8-46 n.	12-10 n.	1-56 n.
4-20 t.	4-38 t.	5-15 t.	5-34 t.	12-10 n.	1-12 n.	11-0 n.	12-0 n.	Espinho	Port	Espinho	
5-5 t.	5-23 t.	6-0 t.	6-19 t.	Lisboa	Sacavém	Lisboa		7-4 m.	c 8-0 m.	e 5-40 m.	6 44 m.
5-50 t.	6-8 t.	6-45 t.	7-4 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	9-36 m.	10 41 m.	c 8 26 m.	9-20 m.
6-35 t.	6-53 t.	7-30 t.	7-49 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.
7-20 t.	7-38 t.	8-15 n.	8-34 n.	10 20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	4-25 t.	5-45 t.	2-58 t.	4-4 t.
8-5 n.	8-23 n.	9-0 n.	9-19 n.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	8-25 n.	9-41 n.	5-34 t.	6-39 t.
8-50 n.	9-8 n.	9-45 n.	10-4 n.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	11-5 n.	12-10 n.	9-30 n.	10-34 n.
9-35 n.	9-53 n.	10-30 n.	10-49 n.	1-39 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	Espinho	Port	Espinho	
10-20 n.	10-38 n.	11-15 n.	11-34 n.	g 2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	Lisboa	Sacavém	Lisboa	
11-5 n.	11-23 n.	12-0 n.	12-19 n.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 3-10 t.	7-4 m.	c 8-0 m.	e 5-40 m.	6 44 m.
11-50 n.	12-8 n.	12-45 n.	1-4 n.	g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	9-36 m.	10 41 m.	c 8 26 m.	9-20 m.
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	5-25 m.	5 50 m.	6-0 m.	6-31 m.		1-40 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-19 t.
11-30 m.	11-55 m.	12-6 t.	12-31 t.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	4-25 t.	5-45 t.	2-58 t.	4-4 t.
1-0 t.	1-25 t.	1-36 t.	2-1 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	8-20 m.	9 5 m.	9-40 m.	
2-30 t.	2-55 t.	3-6 t.	3-31 t.	8-0 n.	8-44 n.	g 7-55 t.	8-39 n.	9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.
8-30 n.	8-55 n.	9-6 n.	9-31 n.	9-45 n.	10-29 n.	8 24 n.	9-8 n.	12-0 t.	12-35 t.	3 5 t.	
10-0 n.	10-25 n.	10-36 n.	11-1 n.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10 10 n.	2-20 t.	2-55 t.	4-25 t.	5-0 t.
11-30 n.	11 55 n.	12-6 n.	12-31 n.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	4-30 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-10 t.
Todos param em Algés.				Lisboa	Povea	Lisboa		6-10 t.	6-45 t.	—	—
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	12-20 t.	1-18 t.	7-30 m.	8-29 m.		Lisboa	Barreiro	Lisboa	
a 6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.	3 10 t.	4-8 t.	1-35 t.	2-34 t.	f 6 25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.
-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7 32 m.	10-55 n.	11 53 n.	4-30 t.	5-29 t.	g 7-0 m.	7 35 m.	7-50 m.	8-25 m.
a 7-0 m.	7-52 m.	7-8 m.	8-1 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		7-45 m.	8 20 m.	9 5 m.	9-40 m.
7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.	12-17 n.	1-41 n.	7-45 t.	9-8 n.	9-30 m.	10-5 m.	12-0 t.	12-35 t.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-2 m.	Lisboa	b Santarem	Lisboa b		12-0 t.	12-35 t.	3 5 t.	
8-30 m.	9-22 m.	a 8-53 m.	9-31 m.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	2-20 t.	2-55 t.	4-25 t.	5-0 t.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-18 m.	10-24 m.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b		4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	4-45 t.	9 54 n.	4-0 m.	9-11 m.	Lisboa	Setúbal	Lisboa	
10-0 m.	10-52 m.	10-8 m.	11-1 m.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa		7-45 m.	8-35 m.	4-35 m.	6-30 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.	k 8 45 m.	1-10 t.	6 33 t.	5-8 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.	12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.	2-20 t.	4-5 t.	1-0 t.	3-5 t.
12-10 t.	12-47 t.	12-20 t.	1-32 t.	12-15 t.	1-20 t.	12-55 t.	1-32 t.	4-30 t.	6 6 t.	3-15 t.	5-0 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-54 t.	a 1-45 t.	2-50 t.	3-2 t.	b 8-50 m.	11-0 m.	11-0 m.	7-15 m.	3-5 t.
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	11-0 m.	11-39 m.	11-210 m.	11-0 m.	4-30 t.	2 10 n.	9-0 n.	6-30 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	3-18 t.	4-24 t.	a 4-30 t.	11-25 n.	a 3-57 t.	10 53 n.	LISBOA	SILVES	LISBOA	
3 15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	b 6-45 t.	11-35 m.	8 19 n.	5-50 m.	4-30 t.	4-35 m.	6-30 t.	5-30 m.
4-0 t.	4-52 t.	4-8 t.	5-1 t.	7-30 t.	7-30 t.	—	5-50 m.	Faro	SILVES	Faro	
a 4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.	9 30 n.	7-20 m.	—	5-15 t.	8-40 m.	5-20 m.	5-20 m.	7-55 m.
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6 2 t.	Lisboa	Porto	Lisboa		7-52 t.	6 15 t.	6 15 t.	8 30 n.
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-31 t.	3-55 m.	6-28 m.	7-15 m.	9-49 m.	P. NOVO	SETUBAL		
6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.	10-15 t.	12-59 t.	6 29 t.	10 9 n.	5-15 m.	5-37 m.	—	
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.	1-50 t.	2-15 t.	—	
7-0 t.	7-52 t.	7-8 t.	8-1 n.	11-0 m.	8-51 n.	5-39 t.	b 5-39 t.	CASA BRANCA	FARO	CASA BRANCA	
a 7-40 t.	8-17 n.	7-48 t.	8-51 n.	7-45 t.	8-50 n.	9-2 n.	9-2 n.	6 30 m.	8-30 n.	5-50 m.	7-10 t.
9-10 n.	9-47 n.	9-18 n.	10-24 n.	9-15 n.	9-47 n.	9-18 n.	10-24 n.	SILVES	TUNES	SILVES	
9-15 n.	10-20 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	a 10-40 n.	11-17 n.	10-48 n.	11-54 n.	6-30 m.	7-20 m.	3-55 n.	4-35 m.
10-45 n.	11-50 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-10 n.	12-47 n.	12-18 n.	1-24 n.	6-15 t.	6-55 t.	7-50 m.	8-40 m.
12-15 n.	12-20 n.	a 12-55 n.	1-32 n.	12-15 n.	1-20 n.	a 12-55 n.	1-32 n.	Lisboa	BEIRA ALTA	Lisboa	
Todos param em Algés excepto os a.				b 8-50 m.	2-39 n.	12-0 n.	3-35 t.	Figueira	Pamp.	Figueira	
LISBOA	QUELUZ	LISBOA		11-0 m.	b 5 39 t.	b 5 39 t.	b 5 39 t.	5-40 m.	7-20 m.	8 20 m.	10-5 m.
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.	7-30 t.	4-20 t.	6-0 t.	6-40 t.	8-20 n.
11-40 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.	1-0 m.	3-0 t.	9-55 m.	9-55 m.	Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
1-40 t.	2 11 t.	2-30 t.	3-0 t.	7-30 t.	9-55 m.	3-50 t.	5-8 m.	8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-35 t.
7-20 t.	8-12 t.	8-30 t.	9-0 n.	9-30 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	7-0 t.	1-20 t.	6 53 t.	h 2-37 t.
Todos param em Algés excepto os a.				Lisboa	Guarda	Lisboa		5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.
LISBOA	QUELUZ	LISBOA		b 8-50 m.	2-39 n.	12-0 n.	3-35 t.	8-15 m.	10-46 m.	2 34 t.	5-35 t.
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.	7-30 t.	7-0 t.	10 35 n.	7-20 t.	10-25 n.
11-40 m.	12-11 t.	12 30 t.	12-59 t.	1-0 m.	3-0 t.	9-55 m.	9-55 m.	l 2-0 t.	3-37 t.	h 2-39 t.	7-40 t.
1-40 t.	2 11 t.	2-30 t.	3-0 t.	7-30 t.	9-55 m.	3-50 t.	5-8 m.	7-0 t.	1-20 t.	6 53 t.	h 2-37 t.
7-20 t.	8-12 t.	8-30 t.	9-0 n.	9-30 t.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	l 2-0 t.	3-37 t.	h 2-39 t.	7-40 t.

R. DA TRINDADE—INGÉNIEUR-CONSEIL—U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negócios técnicos e industriais na Bélgica ou no estrangeiro

CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO — 44, Rua d'Arenberg, BRUXELAS
TELEPHONE 4653



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 15 de Setembro sahirá o paquete **Nile** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres

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

A G E N T E S | Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^º
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^º

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



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

S AHIRA no dia 16 de Setembro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Favira Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encommendas e passageiros trata se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Kanzler**. Sahirá a 5 de setembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Africa Oriental (via Cabo), vapor alemão **Herzog**. Sahirá a 18 de setembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Simon**. Sahirá a 3 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barthélémy**. Sahirá a 9 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Bordeus, vapor frances **Chili**. Sahirá a 10 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Magdalena**. Esperado a 3 de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **Atlantique**. Sahirá a 8 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vap. inglez **Clement**. Sahirá a 3 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Iquitos, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 2 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Londres, vapor inglez **Peninsula**. Sahirá a 4 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Londres (directo), vapor hespanhol **Cortés**. Sahirá a 1 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^º



Liverpool (directo), vap. hespanhol **Soto**. Esperado a 3 de setembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^º



Liverpool e Hamburgo, vapor alemão **Patagonia**. Sahirá a 23 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Madeira, Pará e Manaus, vap. italiano **Comombo**. Sahirá a 11 de setembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português **Loanda**. Sahirá a 6 de setembro.



Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^º



Pará, e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 5 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Guahyba**. Sahirá a 10 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez **Actor**. Sahirá a 3 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 15 de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^º



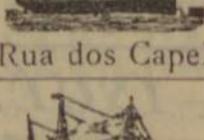
Rio de Janeiro e Santos (directo), vapor frances **Parahyba**. Esperado a 3 de setembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor português **Ácor**. Sahirá a 5 de setembro.



Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^º



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Panamá**. Sahirá a 10 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º