

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphicco CAMIFERRO

SUMMARIO

A RUA DO ARSENAL, por O. S.....	113
PROJECTO SOBRE CONCESSOES.....	114
PARTE OFICIAL — Portaria de 3 de abril de 1901 do Ministerio das Obras Publicas.....	116
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	116
O ELEVADOR DO CARMO, EM LISBOA, por Raul Mesnier de Ponsard (ilustrado).....	117
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO (cont.).....	118
O NOSSO BRINDE.....	119
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa — Revue de la Bourse de Paris — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	120 e 121
NOTAS DE VIAGEM, IX—De Turim a Milão.....	122
TRACÇÃO ELECTRICA.....	122
O THERMIT.....	123
O «TIRO» ENÓS.....	123
LINHAS PORTUGUEZAS—Caminha a Arganil—Uniformidade do material—Cezimbra a Azeitão—Concessões de vias fereas—Novas linhas —Novo horario do Sul.....	123
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Italia.....	124
AVISOS DE SERVICO	125
ARREMATAÇOES	125
AGENDA DO VIAJANTE.....	126
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1901.....	127
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	128

A RUA DO ARSENAL

Os embaraços que causa, ao tráfego commercial e às relações das duas secções oriental e occidental da cidade de Lisboa, a estreiteza da rua do Arsenal, a arteria principal da circulação urbana, verdadeira aorta na viação ordinaria, são taes e tantos que se repetem os clamores contra esse estado de cousas, erguendo-se por vezes no parlamento algumas vozes auctorizadas a pedir remedio para tamanha anomalia.

Com os trabalhos de construcção das novas linhas do tremvia, que (diga-se de passagem) vão sendo executadas com todos os requisitos de perfeição, por tal modo se perturbou o transito ordinario que se dão verdadeiras syncopes na circulação da cidade, pejando-se de vehiculos os dois largos do Municipio e do Corpo Santo, como duas aneurismas repletas, e sem a elasticidade precisa para regularizar o fluxo, o plasma vivificador da actividade da capital.

Quem quer da ir parte occidental para a oriental da cidade, ou vice-versa, tem de sacrificar meia hora do seu tempo para conseguir transpôr aquelle desfileiro.

Em parte o embaraço é devido á maneira por que se realizam as obras. Trabalha-se pouco de noite quando o transito é menor, e só devia trabalhar-se de noite.

Levantou-se o calcetamento, em toda a extensão logo, e só devia levantar-se a superficie que pudesse calçar-se novamente na mesma noite. Levantaram-se d'uma vez todos os carris d'uma das duas linhas de tremvia, e só devia proceder-se por pequenos trócos.

Deixam se circular pela rua as proprias carroças do serviço da companhia constructora, quando deviam ser obrigadas a servir-se d'outras ruas.

Mas isto tudo é um mal transitorio, que se durou mais do que devia, está prestes a terminar.

Subsistem porém outros inconvenientes.

E' certo que a solução que aqui indicámos no nosso numero 291, relativa ao estreitamento dos passeios para que pudessem ficar na rua 4 faixas de rolagem, duas para carros dos tremvias e carruagens, e duas para veiculos que andam de vagar, solução que tivemos o prazer de ver adoptada em parte, diminuiu os inconvenientes que alli se reconheciam. Podia todavia ter-se feito mais, cortando no passeio junto das casas tambem uns 40 centimetros e obrigando o transito de peões a fazer-se separadamente no sentido ascendente e descendente por passeios distintos.

Ainda assim, reconhecemos, que esta ideia não satisfaz por completo, tendo apenas o merito de ser simples, barata e rapida.

Se numa carroça se quebra um eixo, se um animal de tracção esbarra e cae, toda a fila de vehiculos que o segue fica parada por não ter, em geral, espaço para se desviar.

As descargas e cargas em frente dos predios não se podem fazer facilmente. Subsistem portanto embaraços e dificuldades que devem ser eliminados por outra forma.

Muitos são os alvitres apresentados com este fim.

Lembraram-se arcarias nos predios do Norte, no edificio do Arsenal e nas suas officinas no sul. Aventou-se a ideia de um passadiço de ferro para peões, o que podia ser uma solução elegante e permittia uma faixa de rolagem, já bastante para as quatro linhas e um desvio.

Foi proposta a abertura d'un tunnel entre o Largo do Municipio e a rua do Cotovello.

Indicou-se a solução radical da demolição dos quartelões de casas do norte, ou a demolição de parte do Arsenal da Marinha.

Esperou-se tambem a realização do projecto das obras do porto que dariam uma avenida marginal entre Santa Apolonia e Alcantara.

Nenhuma d'estas ideias, porém, se adoptava.

O sr. Ferreira d'Almeida, respondendo na camara dos pares ao presidente da camara municipal de Lisboa, precisou o seu plano de melhoramentos em que o alargamento das comunicações se fazia inteiramente á custa do edificio e dependencias do Arsenal da Marinha.

O digno par julga insuficiente um alargamento de 4 metros na rua do Arsenal, insuficiente tambem e demasiado custosa a obra do tunnel de 8 metros. Quer uma rua de 75^m de largura dentro do Arsenal, cortava o edificio do Arsenal a contar do prolongamento da fachada da camara, fazendo uma abertura de 34^m,6 até ao alinhamento da fachada do segundo deposito e casa do corte do panno. Fazia uma arcada de 29^m de comprimento

com 4 de largura no edificio da Escola Naval. Esta passagem de 34^m,6 com outra de 18^m na officina de aparelho e sanguão dos pintores, e com outra de 16^m,5 largura do deposito de generos, communicava o Largo do Pelourinho com o interior do Arsenal onde haveria uma praça com 143 × 68 a que iria dar uma passagem praticada sob o edificio do ministerio da marinha e uma rua ao sul do pavilhão do ministerio da guerra. D'ahi sahia-se atravez das officinas para o Largo do Corpo Santo.

Era um terramoto que subvertia o Arsenal e as installações de diversas repartições publicas!

Não pôde agradar-nos tal resolução.

Melhor seria a do tunnel ou d'uma verdadeira rua feita, pela demolição dos predios, entre o Largo do Pelourinho lado do norte e a rua do Cotovello, rectificada com a suppressão da rampa para o Ferregial.

Se se impuzesse para a passagem, durante alguns annos, um imposto de portagem, a obra ficaria gratuita.

Mas a resolução natural, preferivel, é outra; a solução necessaria não só sob o ponto de vista de viação urbana, mas sob o da viação accelerada.

As linhas ferreas do Leste, Cascaes, Oeste e as do Sul não podem estar ou continuar separadas. Teem fatalmente de ligar-se, havendo uma estação na linha de Santa Apolonia a Cascaes com uma ponte para os vapores do Barreiro.

E' um anachronismo o que existe.

Nem as mercadorias vindas do caminho de ferro do Sul e Sueste desembarcam em Santa Apolonia!

Urge estabelecer as linhas ferreas ao longo do Tejo, passando pela Alfandega, Terreiro do Paço até a estação provisoria do Caes do Sodré.

Isto pôde e deve fazer-se. As pontes girantes resolvem as difficuldades do serviço da doca e dos estaleiros e pontes do Arsenal.

A construcção de viaductos metallicos resolvem a difficuldade de erigir muralhas de alvenaria em terrenos de lodo muito profundos.

Quando se construam os viaductos, aterros e muros necessarios para o assentamento da linha complementar que ligue as estações de Alcantara e Santa Apolonia, está construida uma communicação que pôde e deve aproveitar ás linhas de tremvias e por ventura a outros vehiculos de rodas.

Então, a rua do Arsenal basta para o transito de peões e de carruagens.

Não será assim necessario o cataclismo do Arsenal. E, se se entender que é melhor transferir d'alli este estabelecimento militar, poderão ter muitas e utilissimas applicações os respectivos edificios, evitando-se as despesas enormes que actualmente faz o Estado nas rendas dos edificios particulares para as installações dalguns serviços publicos.

O plano do sr. Ferreira d'Almeida, com ser muito radical, não resolvia bem o problema da viação em linha ferrea.

A gastar, gaste-se proficuamente, satisfazendo a todas as necessidades mais instantes.

O. S.

Projecto sobre concessões

Vamos reproduzir hoje, na integra, o lucido relatorio do sr. conselheiro Vargas precedendo o seu projecto de lei sobre concessões de caminhos de ferro.

Esse documento, importantissimo, não devia ficar circumscreto á publicidade que lhe deu o *Diario do Governo* e á que lhe dará o das camaras, lidos apenas

por uma restricta classe de pessoas, composta, na maior parte, pelo elemento official.

E' mister que a obra completa, maduramente pensada, brillantemente justificativa, fique registrada aqui, como producto d'um profundo saber de quem o redigiu.

O sr. Vargas é, como todos sabem, mais que um ministro das obras publicas que firma relatorios sobre bases mais ou menos preparadas pelas direcções geraes; tratando de caminhos de ferro em assumpto que é ao mesmo tempo um theorico intelligente e um pratico antigo, tem a grande vantagem de por si só saber pensar e decidir, sem hesitações, sem duvidas, sem necessidade de consultas estranhas.

As theorias que expõe, os principios que affirma devem, pois, ficar registrados como base para futuros estudos e trabalhos sobre a especialidade.

Ao ler esse brilhante relatorio, não duvidamos affirmar que para elle não concorreram do ministerio senão documentos e elementos de arquivo. O guisado é de bom cozinheiro pratico, conhece-se-lhe a mão no tempero de criterio com que adubou esse acepipe profundamente nutritivo do espirito de quem quer instruir-se sobre a situação em que se tem vivido com respeito a concessões de linhas ferreas.

Já no nosso numero de ha um mez nos occupámos d'este documento que hoje publicamos. Seguir-se-lhe-ha o projecto, porque elle bem merece que o insertemos na sua pureza nativa, antes que as commissões das camaras o alterem ou, como tantas vezes tem sucedido, lhe tirem a sua essencial importancia.

Proposta de lei n.º 20 G

Senhores.— E' objecto de larga controversia no campo doutrinal a preferencia a dar á construcção e exploração dos caminhos de ferro pelo Estado ou por empresas concessionarias. Ambos os systemas teem decididos partidarios, aos quaes não faltam argumentos ponderosos, que é inutil enumerar.

Todavia o exclusivismo theorico cede o logar, na practica, a um prudente eclectismo, que, sem esquecer as considerações politicas e administrativas invocadas a favor da exploração dos caminhos de ferro pelo Estado, não embarga systematica e intransigentemente o passo á iniciativa privada, cujo concurso tão util pôde ser em determinados casos.

Depois de vicissitudes varias é essa a tendencia manifesta da nossa administração, tão firmemente decidida a manter na posse do Estado os caminhos de ferro que este explora, como propensa a dispensar facilidades e auxilios a empresas concessionarias, que venham cooperar na obra necessaria do desenvolvimento da viação accelerada.

Todavia, força é confessá-lo, apesar das numerosas concessões feitas ou solicitadas durante os ultimos trinta annos decorridos, ainda não foram estabelecidas normas geraes e sufficientemente individuadas, que, sem tolher o passo ás iniciativas sérias, embargassem o caminho á especulação e fechassem a porta ao arbitrio. Teem sido promulgados muitos decretos e alvarás de concessão e firmados numerosos contractos. Legislou-se para certos casos particulares. Julgou-se noutras competente o poder executivo. Princípios geraes regendo materia tão importante, não havia até ha pouco outros na nossa legislacão além dos expressos nos artigos 1.^º e 2.^º do decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864, e esses mesmos nem sempre foram cumpridos.

Considera o artigo 1.^º todos os caminhos de ferro como fazendo parte do dominio publico. A sua construcção, com as servidões e expropriações que implica, é portanto um direito majestatico, e a concessão representa um contracto especial de empreitada, pelo qual se estipula, entre outras formas de pagamento, o direito de exploração com a cobrança de taxas.

O artigo 2.^º torna dependente do poder legislativo a construcção de qualquer linha pelo estado ou a approvação do contracto de concessão. Assim devia ser, tratando-se do exercicio de um monopólio, que tão profunda influencia pôde exercer na economia publica, e a cujo estabelecimento andam inherentes onus e servidões que vão até a expropriação e restringem portanto o direito de propriedade em nome do interesse geral, quando não acresce a outorga de auxilios pecuniarios.

O decreto citado apenas abre excepção d'esse preceito para ramaes das linhas contractadas, ajustados nas mesmas condições

do contracto d'estas, ou com outras clausulas que não tragam encargo ao Thesouro, e as linhas não subvencionadas, de menos de 20 kilometros, destinadas á ligação de estabelecimentos industriaes importantes com uma via de communicação.

Pódem as concessões ter duração illimitada ou devem findar ao cabo de certo prazo? E' obrigatorio o concurso prévio, ou pôdem as concessões ser feitas sem concurso? Até onde é legitima a applicação do nome de ramal a uma linha para isentar o respectivo contracto de concessão da sancção legislativa? Ha ou não paridade para esse efeito entre os caminhos de ferro de leito proprio e os assentes no leito de estradas? E' ou não atribuida a cada linha ferrea uma zona tributaria privilegiada, dentro da qual se proiba ou se restrinja a concorrência por outra linha? Pôde o Governo conceder indefinidamente prorrogações successivas dos prazos estipulados para a constituição de empresas, começo da construcção e abertura das linhas á exploração?

N'estes e em muitos outros pontos importantes é omissa a lei, que por isso mesmo deu lugar a varias interpretações, nem sempre aceitaveis.

Se na maior parte dos diplomas de concessão se limitou a noventa e nove annos a sua duração, alguns ha que não lhes fixam limite.

Em muitos casos entendeu-se que o Governo tem a faculdade de conceder linhas de qualquer extensão, logo que entronquem noutra já explorada e não tragam encargos ao Thesouro. Aplicou-se-lhes a denominação de ramaes, ficando assim isentas as concessões de sancção legislativa. Outras vezes concederam-se linhas de tracção animal ou a vapor sobre o leito de estradas, transformando-se a breve trecho a concessão na de uma linha de leito proprio, de via larga ou de bitola reduzida.

A umas linhas atribuiu-se zona privilegiada; para outras não se impôz limite á concorrência. Ora se recorria ao concurso, ora se prescindia d'essa formalidade, prescrita pelo Regulamento da Contabilidade Publica.

Na falta de regras definidas outorgaram-se prorrogações de prazo renovadas amiude durante annos, mantendo-se assim illosos direitos sem o cumprimento dos deveres correlativos.

Não se exigiu garantia prévia de seriedade a qualquer pedido de concessão, que bastava por si só para ser invocado como direito de prioridade e para determinar laboriosas investigações das estações officiaes sem encargo real para os requerentes. Appareciam, a requerer a concessão de linhas de serviço de importantes jazigos mineiros, individuos que nenhum interesses conhecidos tinham ligados á exploração d'estes. E todavia, de tal variedade de alvitres e de tão latitudinaria accão do poder executivo poucos foram os resultados praticos, representados pela construcção de novas linhas. Uma rapida resenha, embora incompleta, das concessões feitas na vigencia do decreto de 31 de dezembro de 1864 demonstrará a verdade d'este asserto.

*

Em 14 de outubro de 1865 modifcou-se o contracto com a companhia de Sueste.

Esse contracto, que foi aprovado por lei de 25 de janeiro de 1866, estipulava a garantia de um considerável producto bruto kilometrico a toda a rede durante cincuenta annos.

Segue-se em 27 de novembro de 1865 o contracto para a conclusão da linha do norte, aprovado por lei de 2 de março de 1866.

Em 2 de julho de 1867 é promulgada a lei auctorizando a construcção e exploração pelo estado das linhas do Minho e Douro.

Em 11 de julho de 1871 é concedido por decreto um caminho de ferro americano do Porto a Braga por Santo Thyrso e Guimarães, concessão transformada por decretos successivos de 28 de dezembro de 1872, 18 de fevereiro de 1875, 16 de abril de 1879, 5 de agosto de 1880, de modo a ser linha em leito proprio, já de via larga, já de via reduzida, sem duração especificada para a concessão e sem zona privilegiada.

Por decreto de 19 de junho de 1873 é concedida nos mesmos termos a linha do Porto á Povoa, cujo prolongamento a Famalicão é auctorizado por decreto de 19 de dezembro de 1876.

Em 22 de janeiro de 1874 é concedida por decreto uma linha americana da Povoa a Villa do Conde.

Em 26 de fevereiro de 1874 é feita por decreto a concessão de um caminho de ferro de via reduzida entre a ponte de Sant'Anna e o porto de S. Martinho.

Em 14 de março de 1874, portaria concedendo a linha americana do Porto á Foz, Mathosinhos e Leça.

Em 22 de dezembro de 1874, decreto concedendo uma linha de via reduzida de Cacilhas a Cezimbra, passada ao typo de via larga por decreto de 29 de dezembro de 1874 e acrescentada com um ramal para o Pinhal Novo por decreto de 15 de julho de 1875.

Por decreto de 18 de junho de 1874 foi tambem concedida uma linha de via reduzida de Vianna do Castello a Lindoso, concessão que caducou e foi renovada sem duração determinada a favor de outro concessionario por decreto de 27 de julho de 1875.

Ainda n'este anno foi concedido por decreto de 22 de setembro um caminho de ferro de via reduzida de Coimbra á Figueira.

Em 1876 é promulgada a lei auctorizando a construcção e exploração das linhas do Algarve e das Beiras, contractadas mediante concurso publico.

No mesmo anno foi aprovado, por lei de 16 de fevereiro, o contracto de construcção do caminho de ferro de Cintra.

A concessão do ramal de Caceres, sem duração determinada, foi feita por decreto de 19 de abril de 1877.

Por decreto de 21 de novembro do mesmo anno foi auctorizada a construcção do ramal das minas de S. Thiago á Casa Branca.

Em 1878 foram promulgadas leis auctorizando a abertura de concursos para a construcção da linha da Beira Alta e dos prolongamentos do sul e sueste, fazendo-se a concessão d'aquelle por noventa e nove annos, com zona privilegiada.

Em 31 de marzo de 1880 é aprovado por lei o contracto de concessão do caminho de ferro da Pampilhosa á Figueira.

Em 1881 vem o regulamento de contabilidade publica determinar que nenhum contracto provisório de construcção de caminhos de ferro poderá ser apresentado ás cõrtes sem que tenha sido feito por concurso publico.

Por lei de 2 de maio de 1882 foi aprovado o contracto provisório de concessão da linha de Lisboa-Cintra-Torres, e auctorizado o Governo a contractar a linha de Torres-Figueira-Alfarrellos.

Uma lei de 29 de março de 1883 auctorizou a adjudicação, em concurso, das linhas do sul e dos seus prolongamentos a construir, e outra de 26 de abril a das linhas da Beira Baixa, Foz-Tua a Mirandella e ramal de Vizeu, tambem por concurso, devendo ser as concessões por noventa e nove annos, sem zona privilegiada, como era natural sob o regimen de garantia de juro.

Por decreto de 3 de dezembro de 1885 foi concedida a linha da mina do Pejão.

Em 7 de julho de 1886 é concedido por alvará o ramal de Santa Apolonia e Bemfica.

Em 1887 foram feitas as seguintes concessões por simples alvarás: em 17 de março a linha de Torres Novas a Alcanena; em 9 de abril a linha de Cascaes e a linha urbana; em 1 de setembro a linha de via reduzida de Coimbra a Arganil, considerada como ramal e passada ao typo de via larga por alvará de 8 de novembro de 1888; em 22 de setembro o caminho de ferro americano de Vendas Novas a Santarem, transformado por alvará de 13 de dezembro de 1888 em linha de via larga de leito proprio; em 2 de dezembro um caminho de ferro americano, transformavel em linha de via larga, para ligar entre si e com o caminho de ferro do Sul todas as povoações importantes do Algarve.

Em 1888 é concedido, por alvará de 16 de fevereiro, o caminho de ferro americano de Braga á villa do Prado.

Por alvará de 15 de janeiro de 1891 foi concedido o caminho de ferro americano de Alcobaça á Nazareth.

Por decretos de 2 de abril do mesmo anno e de 14 de julho de 1898 foi feita a concessão da linha de Guimarães a Fafe, confirmada por lei de 1 de agosto de 1899.

Por decreto de 15 de outubro de 1891 concedeu-se um caminho de ferro americano de Bellas á Cruz Quebrada e por alvará de 10 de março de 1892 foi auctorizado o prolongamento até S. José de Ribamar.

Uma portaria de 16 de novembro de 1891 concedeu o ramal de via reduzida da Senhora da Hora a Leixões.

Em 22 de novembro de 1894 foi concedido por alvará o caminho de ferro americano de Valença a Monsão.

Por decreto de 1 de abril de 1897 foi feita a concessão provisória da linha da Regua a Chaves e á fronteira, confirmada por lei posterior.

Por alvará de 31 de maio de 1897 foi concedida a linha americana do Bomfim a S. Roque da Lameira.

Em 1 de junho do mesmo anno foi celebrado o contracto provisório de arrendamento das linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste e de construcção de varias linhas que não chegou a ser ratificado pelas cõrtes.

Por lei de 29 de julho de 1899 foi auctorizada a concessão da linha de via reduzida de Cintra a Collares e á praia das Maçãs.

Algumas outras concessões foram feitas de pequenos troços de caminhos de ferro americanos em estradas reaes dentro de povoações. E' ocioso enumerá-las.

* *

Tão grande como o das concessões feitas, é o numero dos pedidos formulados e que não chegaram a surtir efeito.

Linhos americanas de Braga a Guimarães, de Guimarães a Famalicão, de Braga a Monsão, de Vianna a Ponte da Barca, de Thomar a Ferreira do Zêzere, de Amoreiras por Lagos a Portimão, de Faro a Olhão, de Beja a Sines, de Extremoz a Elvas e Badajoz, da Casa Branca a Alcacer, Grandola e S. Thiago, de Evora a Mourão, da Mina da Caveira ao Sado e ainda outras.

Linhos de leito proprio: de Famalicão a Chaves, de Payalvo a

Thomar, do Valle do Vouga, da Mina do Ourada a Serpa, a Pias e a Cuba, das minas de S. Pedro da Cova ao Douro e ao Porto, de Fafe a Cavez, da Livracão a Chaves, de Braga a Guimarães e a Monsão, do Pocinho a Miranda.

De todos estes pedidos, apenas alguns representam um dispêndio mais ou menos importante em estudos. Nenhum teve depósito que o caucionasse.

*

A lei de 14 de julho de 1899, destinada principalmente a modificar o regimen administrativo dos caminhos de ferro do Estado e a facilitar a construcção de novas linhas pela creaçao d'um fundo especial, auctorizou o governo, na base 5.^a, a conceder as linhas da rēde complementar mediante condições que representam auxílios valiosos, já pela isenção de impostos e direitos de importação, já pela partilha do accrescimo de receita, determinado pelo affluxo do tráfego.

A amplissima auctorização, assim dada ao poder executivo, permittia-lhe prescindir do concurso, a despeito das prescrições da lei de contabilidade publica, sem que para ella se estipulasse base sujeita á variação. Nada se prescreveu ácerca das concessões de linhas que não pertençam á rēde complementar. Não admira, pois, que a experientia viesse evidenciar a necessidade de aclarar e completar os preceitos do decreto de 31 de dezembro de 1864 e da lei citada, estabelecendo regras geraes nitidamente expressas, que sirvam de norma ás futuras concessões.

E' por essas razões que se me affigura opportuno o presente projecto de lei. Seja-me licito justificar as suas principaes disposições.

*

Um caminho de ferro, desde que ultrapasse os limites da propriedade que é destinado a servir, só pôde ser construido e explorado mediante a expropriação dos terrenos ocupados e o estabelecimento de varias servidões.

Faz portanto parte do dominio publico. Essas restricções do direito de propriedade exigem a cuidadosa verificação da utilidade publica e o seu reconhecimento pelo poder legislativo, salvo casos muito especiaes.

O decreto de 6 de outubro de 1898 introduziu na nossa legislação o principio salutar d'essa verificação prévia, sem a qual, entendo, nenhuma linha deve ser concedida ou construída pelo Estado.

Não é admissivel que baste um pedido de concessão para determinar o estabelecimento de uma via de comunicação, que pôde affectar interesses respeitaveis. Tomado o compromisso que resulta de uma concessão provisoria, mal pôde o Parlamento, que por lei tem de a confirmar, quando a não subtraiam á sua sancção; prover de remedio ao que nesse haja defeituoso ou nocivo, sem surgir a allegação de direitos adquiridos.

Ao poder executivo incumbe, pois, preparar a classificação das linhas a construir por iniciativa sua ou de um particular. Ouve os interessados, consulta as instancias competentes, e se por uma classificação provisoria reconhece a utilidade da linha proposta, prepara as bases para a sua concessão, submettendo-as ao exame do poder legislativo antes de a outorgar. Sem que este as transforme em lei, nenhuma concessão, nem mesmo provisoria, pôde ser feita.

Convém abrir exceção para as linhas de interesse particular, de extensão inferior a 10 kilómetros; não ha inconveniente em deixar ao Governo a faculdade de as classificar definitivamente após a verificação da utilidade publica.

Formula, pois, o Governo o plano da rēde ferro-viaria; introduz nelle novas linhas. Nenhuma pôde, porém, ser concedida ou construída sem lei que a classifique definitivamente, fixando ao mesmo tempo as condições da concessão e os auxílios e subsídios oferecidos pelo Estado como incentivo á iniciativa particular.

Antes ou depois da promulgação d'essa lei, um pedido de concessão apenas dá — mediante garantias que até hoje se não exigiam, representadas por um depósito — o direito de opção em determinadas circunstancias.

Auctorizado o Governo a fazer a concessão, e fixadas as respectivas bases, deve esta ser feita sempre por concurso, quando se trate de linhas de interesse geral.

Sei quanto é controversa a preferencia a dar ao concurso sobre a concessão directa. Julgo ocioso recapitular as razões adduzidas pró e contra. Basta-me invocar os preceitos da lei de contabilidade publica.

Salvos casos excepcionalissimos, nenhum caminho de ferro de interesse geral pôde ser construído entre nós sem auxilio do Estado. Importa pois saber quem menor subsidio pretende; só o concurso o pôde dizer.

Ao primeiro requerente, que fez desde logo um depósito e pôde ter comprometido quantias importantes nos estudos, cuja execução lhe foi permitida, é justo reconhecer direitos que, sem dispensarem o concurso, são uma garantia da construcção da linha.

Feito o concurso sobre bases bem definidas e determinadas

por lei, ao Governo compete adjudicar a concessão e celebrar o contracto. Importa, porém, que se não succedam indefinidamente prorrogações de prazo, que por vezes attingem a periodicidade da successão dos phenomenos astronomicos, tornando illusorias as condições e penalidades do contracto. Por isso a lei fixa um limite para essas prorrogações, solicitadas com a invocação de causas de força maior.

Importa ainda afirmar o direito do Governo ao resgate das concessões em qualquer occasião, exercido porém por forma que não represente um confisco.

Não menos conveniente é a fixação dos casos de caducidade das concessões e das regras que devem ser seguidas na liquidação subsequente.

* * *

Tal é a economia do projecto que tenho a honra de submeter á vossa esclarecida apreciação. Afiguram-se-me uteis e necessários os preceitos formulados. Em assumpto de tanta magnitude importa que a iniciativa particular saiba com certeza até onde podem ir as suas pretensões e os tramites que tem de seguir. Não menos preciso se torna que a acção do Governo fique subordinada a regras claras, que lhe permittam favorecer sem arbitrio o desenvolvimento da viação accelerada, salvaguardando os interesses do Estado e respeitando a auctoridade do poder legislativo.

PARTE OFICIAL

Direccão Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 31 de janeiro ultimo, do conselho technico de Obras Publicas: ha por bem aprovar o projecto apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, de ampliação da casa do guarda, existente ao kilometro 7,829 da linha de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras, a fim de servir para alojamento de dois guardas, devendo, porém, antes da sua constituição, laviar-se documento legal, em harmonia com o determinado no artigo 141.^º e seu § 1.^º do regulamento para serviço das inspecções de engenharia, perante o governador do campo entraiheirado de Lisboa, e com a assistência de um delegado da direcção geral do serviço de engenharia, e outro da referida companhia.

Paço, em 3 de abril de 1901. — Manuel Francisco de Vargas.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Grupos de excursionistas e comboios especiais. — Vae brevemente ser posta em vigor, nas linhas da Companhia Real, uma tarifa que terá o n.^º 18 de grande velocidade destinada a viagens d'excursão, em grupos, quer pelos comboios ordinarios quer pelos especiais.

As suas bases são:

1.^º — Grupos excursionistas que viajem, ida e volta, pelos comboios de serviço ordinario, ocupando lugares de 1.^a ou de 2.^a classes: metade das taxas da tarifa geral, correspondente aos bilhetes de 1.^a ou 2.^a classes. Minimo para formação dos grupos: 1.^a classe, 40 passageiros, ou pagando como tal; 2.^a classe, 60 passageiros, ou pagando como tal. Minimo de percurso, ida e volta, 60 kilómetros, ou pagando por esta distancia.

2.^º — Comboios especiais de ida e volta por passageiro e por kilometro, 1.^a classe 9 réis; 2.^a classe 6 réis; 3.^a classe 4 réis. Taxa minima por comboio e kilometro 1.500 réis. Minimo de cobrança por comboio, 100.000 réis.

Como se vê, o § 1.^º applica-se aos grupos, regularmente de viajantes transatlanticos que desejam visitar Cintra. O 2.^º refere-se ás viagens promovidas por associações, sociedades, clubs, etc., viagens que são um meio de distracção que nos ultimos annos se tornou vulgar no paiz. Daremos mais pormenores quando distribuirmos a tarifa como annexo.

*

O conselho d'obras publicas reuniu no dia 12, dando parecer sobre as seguintes:

N.º 9 de p. v. para transporte de madeira em toros e em wagon completo, com o peso minimo de 6.000 kilos. Relator o sr. Tavares Trigueiros.

E. P. n.º 9, p. v. para o transporte de cereaes, legumes secos, farinhas, semeas de farellos e batatas, por wagons completos entre as linhas hespanholas, Madrid-Zaragoça-Alicante e as linhas da companhia real, via Badajoz. Relator o sr. Almeida de Eça.

M. L. n.º 5 de p. v., proposta pela companhia real para o transporte de sal por wagons completos de 10.000 klos, de Portugal para Hespanha em serviço combinado com a companhia exploradora do caminho de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal, e a do Oeste de Hespanha Relator o sr. Tavares Trigueiros.

E. P. n.º 5 de p. v. em Portugal e E. P. n.º 4 em Hespanha, combinadas entre a companhia real e a companhia de Madrid-Zaragoça-Alicante, para o transporte de lã lavada ou suja e borras de lã, applicavel das estações da rede da companhia real. Relator o sr. Justino Teixeira.

N.º 2 de p. v. que a companhia nacional pretende estabelecer na linha de Santa Comba a Vizeu, para transporte de gados por wagons completos sem responsabilidade para a companhia pelos danos que aos animaes possa causar a agglomeração. O mesmo relator.

E. P. n.º 10 de p. v. da companhia real, combinada com a companhia hespanhola de Madrid-Zaragoça-Alicante, onde terá o n.º E. P. n.º 8, para transporte de sal comum por wagons completos. O mesmo relator.

N.º 5 de p. v. para transporte de gado por wagon completo que a companhia real propõe em substituição de outras em vigor.

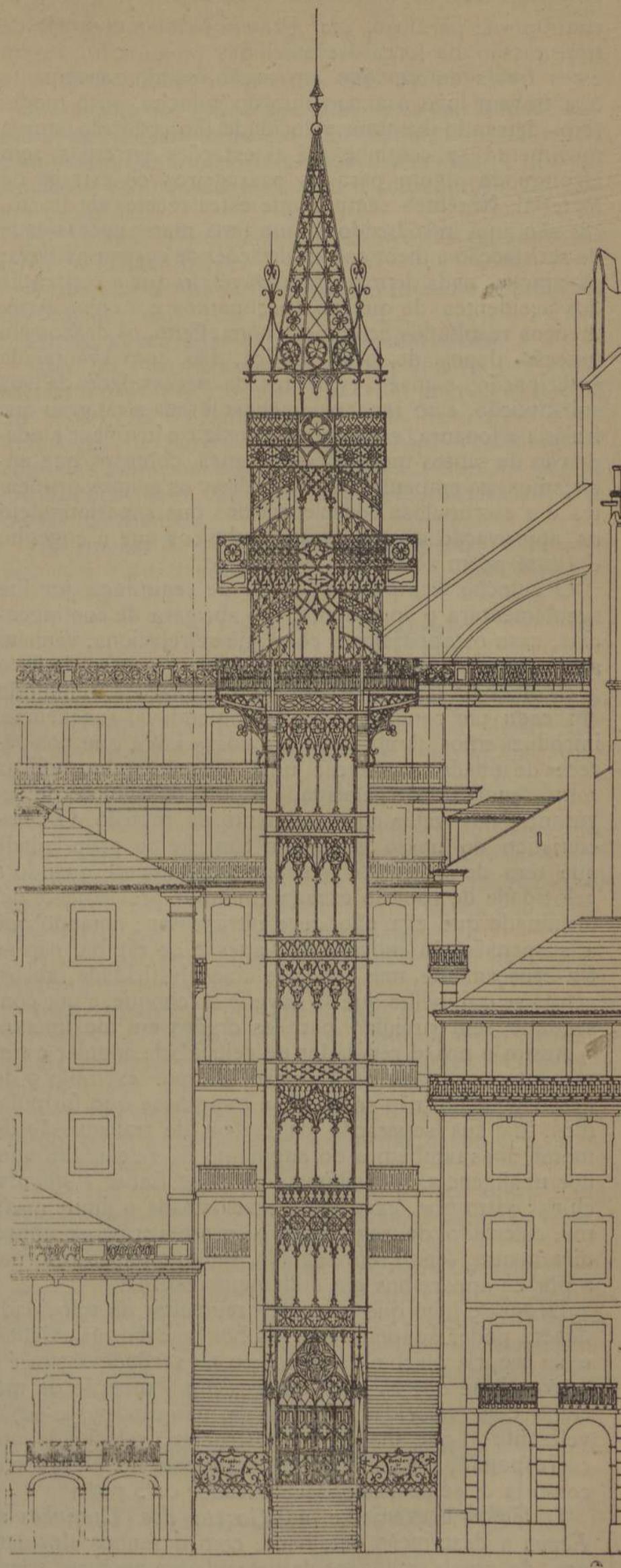
O Elevador do Carmo em Lisboa

(Continuado do n.º 319)

Para terminar com a descrição do guincho, resta nos mencionar, sobre o eixo principal do mesmo, a existencia de mais duas rodas Galle, destinadas a receber por transmissão de cadeias do mesmo nome, e directamente, o movimento das respectivas machinas; sendo o diametro d'estas rodas Galle duas vezes maior do que o das rodas das cadeias de suspensão: mas dois tambores de freios estão tambem achavetados sobre o eixo do guincho.

Estes tambores são tambem de freios de fricção, que devem poder entrar em jogo automaticamente, ou por vontade reflectida do machimista. Com efeito devemos, apesar de todas as precauções, formular a hypothese quer da fractura da cadeia de transmissão da força da machina ao guincho, quer da sua desligação por qualquer causa imprevista das rodas Galle em que as cadeias passam; então o guincho, abandonado da machina, tenderia a acelerar a sua velocidade, e se outros freios de recurso, que os conductores das cabines podem, manualmente, utilizar, nas mesmas, para regularizar a sua marcha ou travá-la completamente, não forem postos em accão, a aceleração d'esta velocidade poderia ser perigosa, sem que a fractura do cabo nem das cadeias de suspensão se tivesse realizado.

Contra a superficie cylindrica dos tambores de freio, montados sobre o eixo do guincho, applicam-se dois calços de bronze montados sobre alavancas, recebendo e transmittindo uma pressão efficaz por intermedio de qualquer processo a vapor, hidraulico, electrico, de



Rua da Justa

Elevação projectada n'un plano vertical perpendicular ao eixo da rua de Santa Justa

Escala $\frac{1}{250}$

(Projecto de Raoul Mesnier de Ponsard)

contrapeso, parafuso, etc. Fracturando-se a cadeia de transmissão da força das máquinas ao guincho, devem estes freios entrar logo em acção, sendo conveniente que travem logo o andamento do guincho, ou o modorem, deixando-lhe uma velocidade tão reduzida, que o movimento se continue até as estações extremas, sem incomodo algum para os passageiros ou estrago de material. Notemos sempre que estes receios de fracturas são aqui introduzidos como uma mera necessidade de satisfação a teóricas idealizações de casos possíveis; na prática nada de mais improvável do que a realização dos acidentes de que nos ocupamos e a cujos hypotheticos resultados acudimos; com efeito, os órgãos em função, depois de larga prática, dão, com vantajada antecipação, sinais evidentes da necessidade da sua substituição, e só uma negligência levada a tal grau que frisaria a loucura, e que poderia exigir e justificar a adaptação de tantos meios de segurança, como os que aplicamos, no empenho de tranquilizar os animos prudentes e a escrupulosa consciencia dos que superintendem na aprovação dos processos técnicos que o engenho e a arte põem ao serviço do público.

O guincho terá pois um factor de segurança que lhe regulamentará o andamento, e o abrigará de contingências, caso os aparelhos, com que se relaciona, venham a perturbar-se; e como na menção do processo de freio a escolher ha larga margem para hesitações, militando em cada um condições de recomendável excellencia, introduziremos também um de nossa lavra que nos parece destinado a exercer uma função muito efficaz como regulador de velocidade e por conseguinte de segurança nos veios em movimento de rotação. O característico do nosso aparelho consiste na propriedade que tem de se immobilizar imediatamente quando a velocidade de rotação excede um limite previamente determinado que ella não deve ultrapassar; notando que a suspensão do movimento, apesar de rápida, não se faz bruscamente, mas apaga-se com elasticidade, absorvendo-se o trabalho que se deveria ao choque, e por conseguinte sem prejuízo para os órgãos em movimento.

Assim o nosso regulador de velocidade angular e travamento, montado sobre um eixo, por exemplo o do nosso guincho, não só acode à hypothese que formulamos, da sua separação da cadeia de transmissão do motor, mas também a do aumento da velocidade que, por negligência, o machinista deixasse tomar a sua máquina; visto que, excedendo a velocidade o limite máximo calculado do regulador, o sistema trava-se imediatamente, sendo, em seguida, muito simples o tornar a pôr os aparelhos em andamento normal.

Deduz-se logo que o mesmo regulador da velocidade deverá poder adaptar-se ao tambor do cabo, às cabines, e à própria máquina a vapor; e na verdade assim é e provável até que assim aconteça, com exceção da máquina cuja velocidade, em carga, não ultrapassa sensivelmente a que lhe dá o constructor, velocidade que corresponde à máxima que foi imposta ao elevador e, como já dissemos, não deve exceder 0^m5 por 1".

Daremos brevemente na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a descrição detalhada, com desenhos elucidativos, do nosso regulador de velocidade angular e travador, sobre cujo princípio se baseia outro para movimento de translação em linha recta. Contentando-nos nesta altura de registrar as propriedades do regulador e a sua util applicação aos mecanismos do elevador do Carmo.

Passemos agora à 2.^a parte da analyse do mecanismo motor que consiste no estudo das condições de relação das máquinas com o guincho.

(Continua).

RAUL MESNIER DE PONSARD.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

2.^a Secção — Material e tração 11.^a Questão — Escape e tiragem nas locomotoras

(Continuação)

Pretendia-se dar alguns passos no que respeita à resolução dos problemas do aumento da vaporização, do aumento da tiragem, da eliminação da projecção de faúlhas que às vezes occasionam incêndios, e da utilização do calor do vapor que acaba de servir nos cilindros motores.

Pelos relatórios dos engenheiros *Quereau* dos Estados Unidos da América, *Ekman* de Suecia e *Sauvage* da companhia do Oeste francês, que se ocupou de todos os países não compreendidos nos estudos dos dois relatórios anteriores, reconhecia-se que havia grande divergência de opiniões no que respeita à preferência a dar aos escapes fixos e aos variáveis.

A favor dos primeiros depõe a companhia do Norte francês que reconhece a vantagem do fechamento do escape no fim d'um percurso quando a grelha está obstruída pela jorra.

Quanto à tubeira não há ainda ideias assentadas, reconhecendo-se a necessidade de mais experiências para se poder fixar quais as dimensões, forma e posição preferíveis.

As chaminés têm geralmente diâmetro muito pequeno. As chaminés belgas de secção rectangular são próprias para fornalhas que queimam combustível miúdo. A altura da chaminé varia muito. Na Europa segue-se geralmente a regra inglesa, abrindo-a ao nível da fileira superior dos tubos. Nos Estados Unidos é frequente a adopção d'uma tubeira baixa acrescentada com uma conducta de chapa de ferro — *petticoat*, disposição que não parece, todavia, muito vantajosa.

Foi muito discutido o ponto relativo às dimensões da caixa de fumo. Na América usa-se a *allongada* com comprimentos superiores a 2^m, e na Europa há quem a considere melhor. Julga-se que favorece a tiragem, adopta-se também para diminuir as faúlhas e há quem sustente que é própria para os grandes percursos sem paragem.

Nos Estados Unidos, porém, deu-se um movimento de recuo, manifestando-se a tendência para uma redução de comprimento.

Quanto à projecção de faúlhas, pouco se tem feito. Difficulta-se a sua projecção por meio de grelhas ou de chapas perfuradas, que não são absolutamente eficazes e embarrancam a tiragem. Na Suécia tem-se empregado um *tumultuador* que obriga as partículas incandescentes a revolver-se em turbilhão, na base da chaminé, apagando-se ali e saíndo depois já extintas quando arrastadas pela corrente gaseosa.

Não se utiliza geralmente o calor que leva o vapor de escape para o aquecimento da água de alimentação. Sob este ponto de vista as locomotoras estão em piores condições do que as máquinas fixas em que se aproveita pelos esquentadores o resto do calor existente no vapor que acaba de expandir-se nos cilindros. Apenas na América se dirige às vezes para os tanques do *tender* o vapor da bomba de compressão do ar, mas é necessário fazê-lo com precaução para que a água não adquira uma temperatura tal que se embarace o funcionamento dos injectores.

A secção adoptou e a assembléa plena confirmou as conclusões seguintes;

«1.^a — Não pôde formular-se uma regra geral sobre a preferencia entre o escape fixo ou variavel. Depende do serviço uniforme ou variado das locomotoras, do perfil das linhas, das cargas que arrastam, da extensão dos percursos, do combustivel que queimam, das despesas de conservação dos apparelhos, dos cuidados e instrucção do pessoal;

«2.^a — A simples tubeira fixa circular e a tubeira variavel com duas valvulas moveis parecem bastar á maior parte das necessidades praticas;

«3.^a — As disposições mais complicadas não parecem ser superiores a estes dois apparelhos convenientemente dispostos;

«4.^a — Embora algumas formulas possam ser adoptadas para fixar as dimensões e a posição da tubeira d'escape ou da chaminé, a pratica é o melhor criterio;

«5.^a — Nas tubeiras que abrem na parte superior da caixa de fumo é bom que a abertura não fique superior á ultima fileira de tubos de fumo. Quando se abrir em baixo, deve ser accrescentada com a manga ou *petticoat*. Não parece todavia que esta disposição, cujos inconvenientes se conhecem, tenha grandes vantagens.

«Convém dar uma entrada larga e facil na parte inferior da chaminé. Ha tendencia para esvasar em cone a sua parte superior;

«6.^a — Pôde chegar-se a 2^m, e até ultrapassar-se este comprimento da caixa de fumo, sem se prejudicar a tiragem. As grandes caixas pôdem servir para recolher os carvões incandescentes; n'este caso a chaminé deve ser recuada, sem que todavia fique perto da placa tubular para que os gazes se repartam bem, se se não emprega o *deflector*. Quando a caixa não tem de evitar as faulhas, pôde reduzir-se a 1,5, segundo a tendencia que se nota na America;

«7.^a — Os apparelhos para impedir as faúlhas não são geralmente efficazes, quando não prejudicam a tiragem. Ha conveniencia em reduzir o seu emprego, simplificando-os tanto quanto o permitta a qualidade do combustivel e a natureza das regiões atravessadas;

«8.^a — Só o injector do vapor de escape se applica para a utilização do calor perdido. Este apparelho dá uma pequena economia.»

12.^a Questão

Locomotoras de comboios rápidos

O engenheiro Alvegren notou que os relatorios apresentados sobre o assumpto constituem um verdadeiro curso especial.

Na Inglaterra e nos Estados Unidos ainda se applicam algumas locomotoras de eixos independentes nos comboios rápidos, mas a tendencia é para as de eixos conjugados, mesmo nas linhas de perfil accidentado.

As caldeiras são grandes, ás vezes com o eixo a 2,50 e 2,60 sobre o nível dos carris.

A companhia real dos caminhos de ferro portugueses, pela voz do seu director sr. Chapuy, faz notar o bom serviço das machinas de quatro cylindros.

Fala-se depois das vantagens das machinas de 3 eixos conjugados e adoptam-se as seguintes conclusões que a assembléa plena confirmou depois:

«O congresso regista as importantes affirmações contidas nos relatorios (dos engenheiros *Du Bousquet* e *Herdner* sobre os Estados Unidos e Inglaterra, de *T. Harry Riches* sobre Inglaterra, Colonias, de *J. R. Slack* sobre os Estados Unidos e de *James Holden* sobre o emprego dos combustiveis líquidos nas locomotoras).

E' de parecer que as velocidades muito grandes exigem locomotoras extremamente poderosas, que permitem não afrouxar demasiadamente nas rampas.

Nota a adopção geral das locomotoras com tres eixos conjugados. Nota tambem que cada vez se empre-

ga mais o systema composto (compound) nos comboios de grande velocidade.

13.^a Questão

Estabilidade dos eixos das locomotoras

Tratava-se dos meios de aumentar a estabilidade dos eixos das locomotoras em movimento, e da influencia combinada das molas de grande flexibilidade e dos balanceiros compensadores sobre a conservação das cargas estaticas.

Foi relator o engenheiro *Dassesse*, dos caminhos de ferro do Estado belga.

A discussão versou principalmente sobre a utilidade dos balanceiros.

Foram aprovadas as seguintes conclusões:

«São uteis os balanceiros, principalmente nas linhas accidentadas ou sinuosas, para se evitar grandes variações de repartição de cargas na entrada das curvas e nas mudanças de perfil. Nas linhas pouco accidentadas e com vias bem conservadas prova a experincia que as locomotoras sem balanceiros pôdem circular em condições excellentes.

«As molas de grande flexibilidade parecem terem aplicações restrictas nas locomotoras. Continúa.

O NOSSO BRINDE

Segundo aviso recebido da acreditada lithographia Ad. Mertens vem já a caminho de Lisboa, tendo sido expedida de Bruxellas no dia 14 de março, a edição especial do mappa da Belgica, com todos os seus caminhos de ferro, destinada a ser dada como brinde aos nossos assignantes.

Infelizmente, porém, tendo a expedição sido feita via Emder (?), porto que, segundo a estação expedidora entendeu, é o mais em relação com o de Lisboa, onde aliás nem tal nome se conhece (!), ainda não logramos saber qual o paradeiro do volume.

E aqui estamos esperando, impacientes, novas notícias que pedimos para a Belgica.

Immediatamente que elle chegue será distribuido, na mesma conformidade em que costuma ser o jornal, a todos os nossos assignantes, annunciantes e colaboradores.

Aquelles que desejarem receber-o pelo correio, registrado, terão a bondade de nos enviar desde já o respectivo premio de registro.

Os que o quizerem posto em panno, envernizado, para serviço d'escriptorio, terão que nos remetter a quantia de 500 réis, importe d'esse trabalho.

Se acaso algum dos nossos assignantes desejar, como com outros tem sucedido, um outro exemplar além do que lhe offereceremos gratuitamente, ser-lhe-ha fornecido pelo preço de 250 réis, isto é, metade do estabelecido para a venda avulso, a qual só começará depois de feita a distribuição aos nossos leitores.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão

Não se tendo reunido numero legal de srs. accionistas para poder constituir-se a assembléa geral convocada para hoje, fica, portanto, addiada para o dia 17 do proximo mez de abril, devendo nesse dia constituir-se e deliberar com os srs. accionistas presentes, como prescreve o § 2.^o do artigo 19.^o; e para isso convidar os srs. accionistas a comparecerem no escriptorio da séde, praça de Mousinho de Albuquerque, no dia acima indicado, pela 1 hora da tarde. Porto, 30 de marzo de 1901.

Manuel Eleutherio Pereira da Fonseca.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1901.

Um vicio nefasto do nosso organismo nacional, vicio que não tem emenda, tão inveterado está, é este sistema de pedirmos tudo e de esperarmos tudo da iniciativa governamental. O estado ha de ser o medico, o salvador dos nossos prejuizos, dos nossos erros de calculo, das nossas imprevidencias especulativas. Exige-se-lhe, impõe-se-lhe soluções, e ás vezes imediatas, de problemas, de contingencias difficeis, que nós creámos, preparámos, e fizemos medrar pelas nossas proprias mãos. Quando a perda nos bate á porta não pensamos sequer na culpa exclusiva que nisso nos cabe. O estado que accuda e, se tanto fôr preciso, que se sacrifique por nós.

Ora esta verdade, tão ameudadas vezes evidenciada por factos remotos e recentes, está-se provando agora uma vez mais, com as crises vinicola e da industria de fiação. E' deveras extraordinario, como no tempo presente, entre as ameaças dos credores externos, os clamores da agricultura vinicola, do appello dos tecelões do norte, tudo isto condimentado com a questão religiosa, e a resolver assim a modo de—marche-marche;—é devéras extraordinario, repetimos, como ainda ha abnegações que queiram presidir a um conselho de ministros...

Veja-se a questão vinicola e a dificuldade que ha em a resolver, sobretudo em curto espaço, como as circunstancias pedem e os lavradores reclamam. Como ha-de ser a cura do mal? A criação da companhia vinicola do sul, a organização das adegas sociaes, propaganda zelosa e persistente nos mercados estrangeiros em favor dos nossos vinhos, alli prejudicados ou desacreditados agora, e novos tratados de commercio com os paizes onde nos deixamos, por nossa culpa exclusiva, preterir? Tratados de commercio, sim, é bom de dizer. Mas quem ha-de querer agora fazelos comnosco, muito mais quando, sob pretexto de protecção a industrias, inviaveis em grande parte, organizámos um sistema de pautas unico, carregando, sem criterio nem medida, tanto artigo indispensavel á vida!

E, como se isto fosse pouco, o antagonismo das regiões productoras:—o Douro, que pugna pelo alcool industrial, e que combate a todo o transe a organização da companhia do sul, cuja concorrência teme;—e o sul a pedir providencias contra as fabricas de alcool com que o norte lucra, e a impôr quasi ao governo o salve da ruina, desembaraçando-o, sem perda de tempo, da superabundancia das colheitas que lhes peja as adegas.

Tal é, muito pela rama, o estado da questão, e o problema que o governo tem, custe o que custar, a resolver, seja por que modo fôr...

Quer dizer: remediar o mal que os vinicultores do norte produziram no commercio externo dos nossos vinhos, pela qualidade do genero que exportavam, olhando ao lucro primeiro que tudo; e remediar o erro grave dos vinicultores do sul, quando, sem calculo, nem previsão do futuro, replantavam os vinhedos que o phylloxera destruira, em terrenos que tão bem se aproveitariam para pão.

Correu apathico o movimento da nossa bolsa na primeira semana da presente quinzena, e para isso contribuiu, como é de costume, a solemnidade liturgica do tempo. Na segunda semana o movimento accentuou-se um pouco melhor, reanimando as inscrições, que se mantiveram firmes, bem como os demais papeis do estado, que tiveram menor procura.

As acções do Banco de Portugal continuaram a ser pretendidas, mas sem vendedores.

O mesmo diremos quanto ás dos Bancos Commercial e Lisboa & Açores. As do Ultramarino estiveram d'esta vez em calmaria.

Quanto a obrigações prediaes, papel sempre pretendido e procurado, alguma coisa se fez.

Para os restantes papeis de credito, reportamo-nos ao mappa do movimento da quinzena, que adeante vae publicado.

L. R.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Avril 1901.

L'activité du marché est aussi réduit que possible. Aussi ne faut il pas attacher grande importance aux variations, tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre, que la cote enregistre. La vérité est que la spéculation est nulle, aussi incapable de tenter un mouvement en avant que d'entreprendre une campagne de baisse. Le seul symptôme intéressant, mais encore plus inquiétant, qu'il n'est pas permis de ne pas relever, c'est la tendance que montre l'argent de fuir au delà des frontières, effrayé par les menaces d'im-

pôts, soit sur le revenu soit sur les successions. A ce point de vue la souscription, rien qu'en France et sans qu'une émission publique ait été ouverte, de l'emprunt allemand, pour quatre fois son montant est tout à fait significative. Pour peu que les appréhensions des capitalistes deviennent plus vives, ou se demande quel concours financier trouveront les entreprises francaises et quel accueil est réservé aux appels au crédit de l'Etat.

Les rentes ne portent pas trop la trace de ces préoccupations, parcequ'elles sont soutenues par les achats des caisses à Epargne, achats d'autant plus abondants que les excédents de dépôts ont fait leur réapparition.

Quant aux fonds étrangers, ils profitent de l'appui direct qui leur vient des remplacements du portefeuille. Et, chose curieuse, ce n'est pas seulement les fonds de premier ordre qui progressent, à la faveur de cet état d'esprit; les fonds portugais, italiens, espagnols, argentins et brésiliens sont en notable plusvalue. Aussi bien que les fonds égyptiens, russes, danois, suédois et norvégiens. C'est la meilleure confirmation de ce qui est dit plus haut au sujet de l'émigration des capitaux.

Ce mois-ci a vu se tenir quantité d'assemblées, d'abord des grandes banques, sociétés générales, Crédit Lyonnais et Crédit Industriel. On peut dire que le ton des rapports a été rassurant. Mais n'est-ce pas une nécessité politique? On sait, malgré le ton optimiste de ces documents officiels, que les sociétés de crédit ne considèrent pas d'un œil indifférent les projets fiscaux qui sont de nature à éloigner les capitaux. Elles sont, en outre, plus spécialement visées par les combinaisons de banques coloniales dont le capital devrait être fourni par elles, sous menace d'une loi apportant des entraves à leurs dépôts. Tout cela a été passé sous silence dans les rapports lus aux actionnaires, mais les salles où se tiennent les réunions des conseils d'administration en ont entendu des échos.

Parmi les autres assemblées sensationnelles, je vous citerai celles de la Traction, de la Thomson et des Omnibus.

Le première de ces sociétés, paralysée par de gros engagements, est vouée à une période de recueillement à l'issue de laquelle elle aura le choix— suivant les événements— entre une liquidation ou une rentrée dans les affaires actives. En attendant, la Thomson, mieux dirigée, en possession de ressources importantes, vient de s'unir à la compagnie des Omnibus pour entreprendre, s'il y a lieu, une refaite générale de cette entreprise et des divers services de transports. C'a été le gros événement de la semaine, autour duquel on a beaucoup discuté, mais qui a été, en général, bien accueilli.

En terminant, je vous signale l'assemblée de la compagnie de Mozambique que l'on suit ici avec intérêt et qui touche plus particulièrement au Portugal

Les comptes de l'exercice 1900 ont été adoptés, et les cinq administrateurs sortants, MM. G. d'Araujo, A. Delcommune, R. du Bocage, C. de Lima Mayer et H. Pasteur, ont été réélus.

M. Bensaude qui avait donné sa démission par suite de son absence de Lisbonne, malgré le regret que cette décision avait provoqué chez tous ses collègues du conseil d'administration, a été remplacé par M. le colonel Machado.

Premier gouverneur de la compagnie en Afrique, véritable fondateur de la ville de Beira, M. le colonel Machado qui, depuis, a été gouverneur général de la province de Mozambique et de l'Inde portugaise, sera d'un concours précieux par sa grande connaissance des choses d'Afrique, pour la solution rapide et pratique des questions intéressant le vaste territoire de la compagnie, d'autant plus qu'il va occuper dans cette dernière le poste important d'administrateur délégué à Lisbonne.

Aussitôt après l'assemblée générale ordinaire, il a été tenu une assemblée générale extraordinaire qui a voté quelques modifications aux statuts.

Ces modifications ont pour objet de simplifier certains rouages administratifs et de consacrer l'institution d'éléments de direction et de contrôle financier dont il y a lieu d'attendre de bons résultats pour la compagnie.

L. C.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres go d/v ..	37 13/16	39 1/8	Desconto no Banco
" cheque ..	36 13/16	36 3/4	de Portugal.....
Paris go d/v.....	770	772	No mercado.....
" cheque	777	780	Agio Buenos Ay-
Berlim go d/v....	312	314	res
" cheque....	319	320	Cambio do Brazil.
Francfort go d/v ..	312 1/2	314 1/2	Premio da libra...
" cheque ..	319 1/2	320 1/2	2\$050 a
Madrid cheque ...	940	960	2\$080

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL														
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	38,10	38,20	38,20	-	-	38,20	38,20	38,20	38,20	38,30	38,40	38,45	-	-	
" coupon	38,15	38,20	38,20	-	-	38,20	38,24	38,20	38,20	38,35	-	38,50	38,55	-	
Obrig. 4% 1888	18.900	18.950	18.950	-	-	18.950	19.000	19.000	19.000	-	19.200	-	-	-	
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	46.500	-	-	-	-	-	
" 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.800	-	-	
" 4 1/2 % assent.....	54.500	-	53.200	-	-	-	53.400	-	53.500	-	-	53.500	53.900	-	
" 4 1/2 % coup. int...	-	-	-	-	-	-	53.500	-	53.500	-	-	-	-	-	
" 4 1/2 % externo	-	-	129.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	128.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal.....	-	141.700	141.800	-	-	-	-	142.200	142.200	-	142.600	142.700	-	-	
" " Commercial	-	131.000	131.000	-	-	-	-	-	131.000	-	-	131.500	-	-	
" " N. Ultramarino ..	-	125.000	125.000	-	-	-	125.000	125.200	126.100	-	126.100	126.000	125.800	-	
" " Lisboa & Açores	-	124.500	-	-	-	-	124.500	-	124.300	126.100	-	124.000	-	-	
" Tabacos coupon ...	125.800	126.400	126.400	-	-	-	126.400	126.600	126.600	124.200	126.900	126.800	127.000	-	
" Comp.º Phosphoros.	-	76.800	76.800	-	-	77.000	77.000	76.600	76.500	126.800	-	75.100	75.500	-	
" " Real	-	-	17.500	-	-	-	-	-	17.700	75.900	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6%	-	-	94.000	-	-	-	-	-	-	-	-	94.200	-	-	
" " 5%	-	91.500	-	-	-	91.700	92.000	-	91.000	-	-	91.500	-	-	
" Comp.º Phosphoros.	90.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90.600	90.600	-	
" C.º Real 3% 1.º grau	82.500	83.500	83.400	-	-	83.400	-	83.100	-	-	-	83.300	-	-	
" " 3% 2.º grau	-	-	21.200	-	-	-	21.150	21.200	-	-	-	21.100	21.250	-	
" C.º Nacional.....	-	-	51.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81.000	-	
" Atravez Africa.....	80.700	-	80.800	-	-	81.000	-	81.000	81.000	-	-	81.000	-	-	
Paris: 3% portuguez ...	24,60	24,65	24,75	25,12	25,50	25,15	-	25,50	25,25	81.000	25,50	25,07	-	-	
Accções Comp.º Real.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,05	-	-	-	
" Madrid Caceres....	-	-	39.75	-	-	-	-	-	-	-	39	-	-	-	
" Norte de Hespanha.	201,50	201	199	201,50	201	202	-	201	196	201,50	196,25	-	-	-	
" Madrid Zaragoza...	289	287	286	288,50	287,50	289	-	287	283	288,50	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	289	283	282	285	287	289	-	285	282	285	284	-	-	-	
Obrig. Comp.º Real 1.º grau	320	320	319	321	320	320	-	320	323	323	324	324	-	-	
" " 2.º grau.	81,25	81,50	-	81,25	81,50	81,50	-	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	82,50	-	
" C.º Beira Alta.....	78	78	76,50	76,25	76,50	78	-	75,75	76,25	76,25	-	-	-	-	
" Madrid Caceres	88,50	88,50	88,50	88,25	86,50	-	-	85	87	-	89,50	-	-	-	
" N. Hesp. (1.º hyp.)	307	305,50	304	305	297	300	-	300	300	299	298	-	-	-	
Londres: 3 / portuguez.....	24,75	24,62	24,56	25	-	-	-	25,25	25,25	25,12	25	25,12	-	-	
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	61,25	62	62,12	62,12	62,12	62,12	-	62,12	62,12	62,12	61,25	61,25	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	-	62,50	62,50	63	63	63	-	-	

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exportação	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1901	1900
COMPAGNA REAL	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rēde e nova não garantida	19 25 Mar	693	68.254.000	98.490	693	66.364.470	95.764	815.012.000	796.132.486
	26 1 Abr	*	72.743.000	104.968	*	67.492.318	97.391	887.755.000	866.624.804
Nova rēde garantida	19 25 Mar	380	7.911.000	20.818	380	8.559.530	22.525	99.584.000	101.163.514
	26 1 Abr	*	8.234.000	21.668	*	8.576.682	22.570	107.818.000	109.740.196
Sul e Sueste	5 11 Mar	488	19.176.645	39.296	475	15.709.970	33.073	130.523.301	155.753.546
Minho e Douro.....	22 28 Jan.	353	21.505.156	60.921	353	19.278.102	54.612	84.631.614	79.485.025
	29 4 Fev.	*	22.142.020	62.725	*	17.476.893	49.509	106.773.634	96.961.918
Beira Alta	5 11 "	*	25.266.195	71.575	*	18.852.509	53.406	132.039.829	115.814.427
	26 4 Mar	253	7.866.370	31.092	253	6.898.271	27.265	55.854.655	54.925.984
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	5 11 "	*	5.459.358	21.578	*	5.474.391	21.637	60.814.013	60.400.375
	12 18 "	*	4.977.705	19.674	*	5.575.613	22.037	65.791.718	65.975.988
Guimarães.....	5 11 Mar	34	1.276.720	37.550	34	1.931.980	56.822	13.145.063	13.281.249
	12 18 "	*	1.252.725	36.844	*	1.436.930	42.262	14.397.788	14.718.179
Porto á P. e Famalicão	16 28 Fev.	64	2.908.863	45.450	64	2.383.848	37.247	14.921.255	12.003.330
	11								

NOTAS DE VIAGEM

IX

De Turim a Milão

Como já lhes disse, a estação de Turim é grandiosa em espaço, e de boa apparencia exterior. No interior tem diferentes plataformas onde chegam os comboios das grandes linhas, outras para os trens curtos ou mixtos.

O publico pôde atravessar a via nos sitios em que ella é calçada e tem mesmo que o fazer para ir de uma a outra plataforma.

Os expressos para Milão partem da via central logo que chega o expresso de Paris, de que aquelle é continuação, fazendo-se rapidamente o trasbordo de passageiros e bagagens.

A linha, ao sahir da estação, descreve uma grande curva para a esquerda, para alcançar a via directa, visto que, como disse, a estação de Turim é no topo d'um pequeno ramal. A direita vemos as collinas que teem no alto a Soperga, de que já falei. Depois atravessamos o Pó sobre uma ponte de 9 arcos e logo outra muito elegante sobre o Doire.

A esquerda começam a gosar-se sucessivos e variados panoramas do Monte Rosa cuja vertente italiana é encantadora de paizagens differentes.

A primeira estação de paragem é em Novara, a 101 kilometros de Turim, fazendo-se alli o entroncamento com as linhas de Domodossola, Bellinzona (ligando com o S. Gothardo) Alessandria e outros pontos importantes.

Salva-se o Tessino por uma grandiosa ponte de 11 arcos e atravessa-se o canal que liga Milão ao Lago Maior.

Paramos então em Magenta, nome que nos recorda uma grande batalha das mais decisivas das guerras da Austria—a de 4 de junho de 1859—em que os austriacos foram completamente destroçados pelos franceses.

Meia hora depois estamos em Milão.

Eu já conhecia a cidade e já aqui falei d'ella quando lá passei dois dias em 1889, mas confesso que, aparte o percurso entre a estação e a praça do Duomo onde não ha modificação a notar senão a frequencia dos tremvias electricos quando ha 12 annos eram todos movidos por força animal, os novos melhoramentos de Milão me davam por vezes a sensação de estar numa cidade nova para mim.

Tem progredido extraordinariamente a grande capital da Lombardia nos ultimos annos.

O seu commercio mostra uma actividade notavel, a sua industria tem-se applicado á producção de todos os artigos, tanto de vestuario como de alimentação, mobiliario e conforto.

Os estabelecimentos estão cada vez mais luxuosos e attrahentes; as ruas são percorridas por numeroso publico que vae mais a negocio que a passeio, porque, mesmo de tarde, não vi no jardim publico nem no Parque senão raras senhoras e poucos trens.

E que delicioso parqué aquelle; vasto, ruas largas, rectas ou com bem lançadas curvas, cobrindo a area de 1.100 metros desde o arco do Triunpho até o monumento de Garibaldi e não menos de 700 de largura.

Activamente se trabalha na demolição do velho casario das estreitas ruas da parte occidental da praça, para ser aberta mais uma larga avenida que ligará aquella praça com o Corso Magenta, para desembaraçar a parte da via Mercante, entre a via Dante e a praça, da grande affluencia de publico nos dois sentidos que já vae tornando o transito difficult.

Já falei do serviço dos tremvias electricos de Milão mas agora que as ruas de Lisboa estão sendo perfeitamente atulhadas pelos grossos e deselegantes postes da tracção electrica é bom notar que por toda a parte as camaras municipaes exigiram das companhias exploradoras do systema Tompson Houston que os postes fossem o mais leves possivel, ocupando, na sua base, um pequeno espaço. E servindo-se de consolas elegantes, delgadas, ornamentadas, para a sustentação do cabo, se evita a duplicação dos postes, não se embaracando o transito como se faz em Lisboa.

Isto, note-se, exige-se em ruas de triplice largura das da nossa cidade baixa — em parte alguma se toleraria o que em Lisboa se está fazendo.

Pois apesar de tantas cautelas e apesar do bello serviço que a viação electrica está fazendo em Milão, alli me constou que a municipalidade está desgostosa e suspirando pelo momento em que possa impôr á companhia a transformação do systema de cabo aereo pelo de accumuladores.

É que Milão é uma cidade artistica e os edis teem que manter as tradições dos mestres do gosto.

Os nossos tambem são artistas, mas noutro estylo.

Como se passa um ou dois dias em Milão já o disse nos n.^{os} 65 e 66 d'este jornal, em 1890. E quem puder dispôr de mais tempo não deve perder o ensejo de visitar a Chartreuse de Pavia, a 28 kilometros de Milão, 1 hora de caminho de ferro, ou 1 hora e 40' em tremvia a vapor; ir a Bergamo, deliciosa villa, interessante e pittoresca, aonde se vae em caminho de ferro, em hora e meia, ou em tremvia, partindo da Porta de Veneza, em 4 horas.

Para seguir o meu itinerario, que me marcava, como ponto extremo, Veneza, eu tinha a escolher cinco comboios, partindo de Milão ás 7 h. 35' e 10 h., da manhã, 1 h. 5' 2 h. 5' da tarde e 11 h. 25' da noite; abs-trahindo do 2.^o e do 4.^o que são uns roncereões, e do ultimo que faz todo o percurso de noite, apesar do 3.^o ser o mais rapido, preferi o 1.^o que me permittia vêr todo o percurso e chegar no meado do dia, ás 2 h. 35' da tarde a Veneza.

Isto são horas á antiga, porque em Italia, como agora tambem em Hespanha, as horas contam-se pelo quadrante de 24, seguido desde a meia noite, para o que, nos mostradores dos relogios se juntou, em circulo interior ao das horas antigas, a numeração desde o (nas XII) até 23 (nas XI).

Assim a um tempo lê-se á antiga ou á moderna, segundo mais convém a quem o consulta, mas tambem tem o inconveniente de protelar a epocha em que o publico deixará a velha rotina que já não tem razão de existir.

Mas é natural que esta transição não dure muito, tanto mais que facilimo é transformar os relogios, fazendo-os indicar as horas desde o a 23. Basta substituir os mostradores e reduzir á metade o movimento do ponteiro pequeno, fazendo-o executar uma só revolução em 24 horas.

Quando acabaremos, nós tambem, com o inutil sistema de manhãs e tardes?

TRACÇÃO ELECTRICA

Prevenção dos accidentes pelos fios electricos

O sr R. C. Quin, electricista do municipio de Blackpool, inventou um meio pelo qual a ruptura d'um cabo aereo ou o contacto d'um fio telephonico não transmitta corrente que possa causar prejuizo.

O inventor realizou provas praticas, fazendo cahir alguns fios telephonicos sobre o cabo aereo do tremvia, agarrando-os acto continuo sem soffrer choque. Fez tambem cortar o cabo aereo agarrando elle proprio numa extremidade e o presidente da companhia dos tremvias na outra, sem igualmente terem soffrido nada.

Até agora não ha explicação scientifica que dê a razão d'este resultado, porque o inventor guarda, naturalmente, bem o seu segredo enquanto o não vender por uma fortuna, como é de uso nos Estados Unidos.

Hespanha

Foi auctorizada a companhia geral de tremvias de Barcelona a substituir a tracção animal e de vapor pela electrica nas linhas de Barcelona a Sarriá, Barcelona a Las Corts e Las Corts a Sarriá.

O Thermit

Tal é nome de um novo preparado que o dr. Goldschmidt inventou para a soldadura dos carris.

Desde muito que este assumpto preoccupava os engenheiros, porque a ligação era feita de maneira que se previsse as dilatações e deformações promovidas pelo calor e pela velocidade dos comboios, que é o mais importante.

Além d'isso a trepidação produzida pela mudança de cada carril não só prejudicava a via como o proprio material rolante.

Nas linhas electricas em que a força é transmittida pelos carris é preciso que as interrupções não aumentem a resistencia á corrente nem tão pouco a cortem.

Era impossivel a fabricação, transporte e collocação d'un carril d'alguns kilometros numa só peça.

Para remediar este impossivel tem-se adoptado soldar os carris na occasião de os colocar, por meio de um forno portatil, sistema este conhecido pelo de Foelk, que é o que se está empregando em Lisboa.

A soldadura electrica inventada ha uns quinze annos tambem tem sido posta em pratica em muitas partes.

Mas o ultimo invento parece que fará pôr os outros dois completamente de parte.

Este sistema consiste em limar os extremos dos dois carris que se querem unir, apertal-os por meio de pinças um contra o outro e proteger a parte que se quer soldar com uma caixa de ferro, revestida interiormente de barro. N'este molde verte-se uma materia fundida a que o auctor chamou *thermit*.

Em poucos momentos os carris alcançam a sua temperatura maxima, apertam-se os tirantes das pinças e os carris unem-se como se fossem forjados juntos.

O *thermit* é uma mistura de aluminio em pó e oxido de ferro.

O «Tiro» e nós

Responde com sete pedras—era de esperar—aquele jornal, porque lhe ensinámos que a boa camaradagem manda que quantas vezes se transcreve o que é d'outros jornaes, quantas se deve citar a origem.

Isso é que elle não quer, porque diz que é fazer-nos reclame, convindo-lhe muito mais fazel-o a si proprio á custa do nosso trabalho. Está no seu papel; visto que é *Tiro*, atira.

E assim paga a amabilidade com que o nosso director

o tratou, a ponto de até dar ao seu director, ha tempos, indicações para o desenvolvimento de interesses da sua folha.

Deixa o.

Prepara-se então — queixando-se de nós, como menino de collegio — para fazer por si os horarios *ad usum proprio*.

Está no seu direito e é assim mesmo.

Pela nossa parte ficam-nos duas glorias: a de ter levado aquella redacção a publicar o que é seu (em vez do nosso) e a de que, bons ou maus, os horarios que publicar sempre darão alguma publicidade ao serviço dos nossos caminhos de ferro, pelo que nos felicitamos.

E ponto, que o defunto não merece mais cera.

LINHAS PORTUGUEZAS

Coimbra a Arganil. — Em sessão da camara de 9 de corrente o sr. deputado dr. Dias Ferreira ocupou-se d'esta linha, pedindo ao governo que tome uma resolução no sentido de ser posta em hasta publica aquella concessão.

O sr. ministro respondeu que, tendo a companhia, por dificuldades technicas e financeiras, suspendido os trabalhos e os pagamentos, e não conseguindo reunir os credores em um convenio, foi considerada em estado de quebra, nomeando-se-lhe um conselho fiscal, em conformidade com o art. 12º do decreto de 9 de novembro de 1893.

Este tem tratado de obter os capitais necessarios para concluir a construcção, achando-se, ao que lhe consta, em bom caminho as negociações nesse sentido.

Se isso não se conseguir nem o accordo com os credores, o conselho entregará a linha ao governo que só então poderá pôr a concessão em hasta publica.

Poderá s. ex.^a dizer, acrescentou o orador, que isto já devia estar feito; mas deve observar que, em primeiro logar, na lei não se marca prazo para todas aquellas operações, e em segundo logar, que ao Governo, só em ultima extremidade, convirá pôr o caminho de ferro em hasta publica, ou conclui-lo por sua conta.

Bem sabe que o Governo tem o direito de ficar com todo o material e obras de arte; mas mesmo o sr. Dias Ferreira hesitaria em forçar uma companhia qualquer á entrega de trabalhos na importancia de 600 contos, sem ter esgotado primeiro todos os esforços para levar a cabo a construcção.

Uniformidade do material. — Reuniu já por duas vezes a commissão nomeada por decreto de 17 de ja-neiro para promover a uniformidade do material das nossas vias ferreas.

A primeira sessão foi apenas de installação.

Na seguinda, que teve lugar no dia 10, foi nomeada uma sub commissão encarregada de reunir elementos para serem apreciados em conjunto n'uma proxima sessão.

Cezimbra a Azeitão. — A convite do distinto governador d'Angola o sr. conselheiro Ramada Curto realizou-se no dia 8 em Cezimbra uma importante reunião para se tratar da formação d'uma companhia que construa e explore um caminho de via reduzida entre os dois pontos supra indicados, na qual o sr. Ramada Curto, que era acompanhado dos engenheiros Serrão e tenente-coronel Roma du Bocage, explicou ter tomado a iniciativa para a realização do notavel melhoramento para a sua terra natal, que nunca esquecera, apesar de

andar longe d'ella, e o sr. engenheiro Srrão o plano da obra.

A construcção custará 150 a 200 contos que se projectam dividir em acções de 25.000 réis ou menores ainda, para o pequeno agricultor, pescador ou comerciante poder concorrer. A companhia explorará tambem o fornecimento da electricidade para diferentes applicações e especialmente a illuminação das povoações servidas pelo caminho de ferro.

Em seguida á reunião em Cezimbra o sr. tenente-coronel Bocage partiu para a quinta de Santo Amaro, em Azeitão, por causa da reunião que para o mesmo fim se deve realizar n'aquella villa.

Dizem-nos que ha já bastante offerecimento de capital, sendo segura a formação da companhia.

Concessões de vias ferreas.— O sr. Madureira Beça foi escolhido para relator do projecto de lei sobre as concessões de caminhos de ferro e o sr. Pereira da Silva para o da viação municipal.

Novas linhas.— A companhia da Povoa do Varzim requereu a concessão de diversos ramaes para desenvolvimento da sua linha, sendo:

De Leça a Modivas, ligando assim a linha da Povoa com o porto de Leixões e podendo, em caso de necessidade, servir de segunda via entre Porto e Modivas.

Do Mindello a Louzado, estação d'entroncamento da linha do Minho com a de Guimarães. E' evidentemente uma distracção do trafego dos concelhos de Guimarães, Fafe e outros para o Porto pela linha da Povoa, em competencia com a do Minho.

De Laundos a Fão, prolongamento da linha de Famalicão para o Norte.

De Famalicão a Guimarães — evidentemente a linha que a camara d'esta cidade tem preconizado como tremvia a vapor, mas que nos apparece agora como via ferrea a valer.

Novo horario do Sul.— Começam no dia 20 os novos comboios rápidos que, afinal, são a horas muito mais proprias do que a principio se dizia. Isto pelos que se referem á partida de Lisboa, porque os que partem de Faro cremos que melhor seria fazel-los sahir d'alli pelas 10 horas, arrancando 2 horas á chegada a Lisboa, para o viajante ter tempo de descansadamente se lavar e almoçar antes de ir para as suas occupações.

As partidas de Lisboa são aos sabbados ás 2 1/2 da tarde, chegando a Faro á meia noite, a Extremoz ás 7.45 da tarde a Poço Barreto ás 11.36 da noite.

De Faro partem no domingo ás 11.50 da noite, de Poço Barreto ás 12.20 da mesma e d'Extremoz ás 4.20 da manhã, para chegarem a Lisboa ás 9.40 da manhã.

Ha tambem mais dois comboios de Lisboa para Setubal.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Vae muito adeantado o projecto do caminho de ferro de Berga-a Almeria. O engenheiro encarregado dos estudos tem sido muito auxiliado pelos proprietarios de terrenos que os cedem com o maior patriotismo.

Se assim sucedesse por cá ...

Chegaram dos Estados Unidos oito locomotivas para o caminho de ferro hulheiro de La Robla a Valmaseda.

A sociedade do caminho de ferro metropolitano de Madrid abriu concurso para a construcção dos primeiros 3.200 metros de via que se propõe construir desde já dos 6.000 de que consta a concessão.

*
A companhia madrilena de Urbanización terminou os estudos de um tremvia com motor mechanico a vapor, mas que mais tarde será electrico entre Madrid e Torrelaguna por Canillejas, Barajas de Madrid, Paracuellos de Jarama, Cobefia, Algete, Fuente del Saz, Valdetorres, Talamanca e Torrelaguna, ou uma extensão de 50 kilómetros.

O custo provavel da construcção será de 1.892.335 pesetas.

França

O ministro das obras publicas dirigiu uma circular aos administradores das companhias de caminhos de ferro mostrando o perigo que ha em fazer entrar na composição de comboios veículos que, pelo seu pequeno peso ou tamanho em relação aos outros, possam facilmente produzir descarrilamentos. Além d'isso, quando ha um choque, esses carros são fatalmente esmigalhados pelos outros de maior peso.

Mas para a realização d'esta ordem ha duas dificuldades importantes:

Uma a formação de comboios com veículos do mesmo tipo, existindo entre o material de cada linha tanta diversidade de tipos.

Outra a lei de 15 de novembro de 1846 que obriga a collocação de um *carro de choque*, na maior parte das vezes um fourgon de bagagens, entre a machina e a primeira carroagem de passageiros.

Para os comboios rápidos e de luxo o emprego d'este carro é pouco racional e muitas vezes perigoso, como se provou no desastre do sud-express.

*
A administração dos caminhos de ferro do estado poz em prática a venda da garantia do logar nos comboios rápidos e em alguns expressos.

Estes logares pôdem ser tomados nas estações de Paris-Montparnasse todo o anno, Royant, durante o serviço de verão, Bordeaux no de inverno, pelo preço de 1 franco por qualquer classe.

A' partida dos comboios, havendo logares disponíveis, pôdem igualmente reservar-se mediante o pagamento de 50 centimos para a primeira e segunda classe e 25 para a terceira.

Esta medida não encontra muita sympathia por se obrigar o passageiro a pagar ainda um supplemento e po que pouco resultado dá na prática, visto que o passageiro, pelo facto de ter assegurado um determinado logar, perde o direito a transferir-se para outro, quando o compartimento vae muito cheio ou um vizinho o incomoda.

*
Já se sabem os dividendos que as grandes companhias francesas distribuem pelo anno de 1900. As quatro companhias devedoras do Estado distribuiram o mesmo dividendo do anno anterior, ou seja: Orleans, 58,50 frs.; Midi, 50 frs.; Est, 35,50 frs. e Ouest, 38,50 frs.

Já annunciamos que a companhia do Norte marcava o seu dividendo em 74 francos, como o do anno anterior e parece não oferecer dúvida que o conselho da Lyon dará o mesmo que no anno anterior, ou 50 frs.

Apesar da exposição ou mesmo por causa d'ella o aumento de todas as despesas veiu compensar o aumento nas receitas, e neste anno ainda estas se mostram menos satisfactorias, principalmente na rede de Paris-Lyão-Mediterraneo, por causa das greves de Marselha.

*
As receitas da companhia do caminho de ferro de Orleans foram em 1900 de 231.230.369 frs. na rede garantida e de 1.011.490 frs. nas linhas exploradas por conta do primeiro estabelecimento. As despesas foram respectivamente 113.960.227 frs. e 1.211.903 frs.

As receitas totaes foram 232.150.914 frs.; as despesas frs. 114.483.565; o producto liquido 117.667.449 frs. Houve um aumento sobre 1899 de 16.608.475 frs. nas receitas e de 15.189.934 frs. nas despesas.

A relação da despesa para a receita foi de 49,31 p. c. contra 46,06 p. c. em 1899.

Houve um aumento do coefficiente da exploração motivado pela alta no preço do carvão e das materias primas, assim como pelas despesas supplementares occasionadas pela exposição.

*
Realizou-se em 30 de março proximo passado a assembléa geral extraordinaria dos accionistas da companhia do Oeste.

O relatorio apresentado torna-se notável como sempre pela clareza com que está elaborado e apresenta um quadro muito completo dos resultados do exercicio de 1900.

As despesas elevaram-se a 60.450.566 frs., dos quaes cerca de

56 milhões estão a cargo da companhia e o resto ao do Estado. O total dos capitais empregados em 31 de dezembro de 1900 era de 2.003.860.014 frs., dos quais 1.726 milhões pertencem à companhia. Na mesma data o capital empregado era de 2.011.799.912 frs., deixando um excesso de 7.939.898 frs. sobre as despesas autorizadas.

No detalhe das despesas figuram as várias construções na linha que tiveram por principal objecto o aumento ou construção de gares importantes e o assentamento de via dupla em algumas linhas, principalmente na de Montparnasse a Clamart.

Foram igualmente acabadas ou continuadas grande número de obras de arte.

Italia

Segundo os jornais genoveses prosseguem com grande rapidez os trabalhos de perfuração do túnel do Simplon.

Do lado norte foram encontradas a partir do quilómetro 3.700 até o 3.724 infiltrações de água. Do 3.714 ao 3.735 teve que se especar por toda a parte, substituindo a perfuração mecânica pela de picareta.

O avanço médio da perfuração mecânica é calculado em 5,90 metros por dia de trabalho.

Do lado sul a galeria também teve que ser especada entre os quilómetros 2.670 e 2.676 motivado igualmente pelas infiltrações.

O avanço médio da perfuração deste lado calcula-se em 4,17 metros por dia de trabalho.

*

Em virtude das greves de Marselha, grande parte do tráfego tem afliido para os portos de Itália, o que forçou a sociedade italiana dos caminhos de ferro do Mediterrâneo a publicar um aviso dizendo que, em vista do considerável aumento do tráfego de pequena velocidade, reduzirá a um terço a demora para a entrega das mercadorias desta classe e aumenta também um terço as despesas de armazenagem em todas as estações da sua linha.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

Bilhetes de ida e volta

Desde 10 de abril de 1901 é tornada diária a venda de bilhetes de ida e volta, a que se refere o § 3.º da tarifa especial N. B. n.º 7 de grande velocidade de 20 de julho de 1898, para viagens entre Coimbra e as estações de Mortaga até Maiorca, venda que tem sido feita sómente nos dias 22 e 23 de cada mês.

Estes bilhetes terão um dia de validade nos termos da condição 1.ª da citada tarifa, e em tudo mais ficam sujeitos ao que ella estabelece nas suas restantes condições.

Lisboa, 29 de março de 1901.

Interrupções de linhas

Acha-se restabelecido o serviço de expedições para Sevilha-Puerto.

O serviço de passageiros e bagagens para a linha de Bobadilla-Algeciras acha-se também restabelecido, continuando, apenas, a exigir-se reserva pelos prazos de transporte no tocante às expedições para além de Ronda, quer se trate da grande, quer da pequena velocidade. Lisboa, 1 de abril de 1901.

Destituição d'um agente

Esta companhia faz público que d'esta data em deante o sr. Nestor Irriger, residente em Paris, 32, rue du Faubourg Poissonnière, deixou de exercer as funções de agente da Companhia Real para o tráfego internacional, para as quais havia sido nomeado em 4 de outubro de 1900. Lisboa, 3 d'Abri de 1901.

Temporada da primavera em Madrid

Grandes corridas de touros, corridas de cavalos, festas a Santo Izidro, etc., etc.

Viagens a preços muito reduzidos

Desde 15 do corrente até 31 de maio próximo futuro, inclusivamente, vender-se-hão diariamente nas estações de Lisboa-Rocio, Entroncamento, Coimbra, Coimbra B. e Porto-Campanhã, bilhetes de ida e volta válidos durante 15 dias a contar do dia da venda do bilhete, pelos seguintes preços:

1.ª classe 16\$000 — 2.ª classe 12\$000

3.ª classe 8\$500 réis.

Nos preços supra não estão incluídas as verbas que correspondem por diferença de cambio sobre o participante da companhia espanhola e o imposto de selo para o governo português.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 quilogrammas de bagagem.

As crianças de mais de 3 anos pagam bilhete inteiro.

Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 8 de abril de 1901.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de azeite

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 23 de abril corrente, á uma hora da tarde, na secretaria do conselho de administração (edifício do Ministério das Obras Públicas), perante o respectivo presidente, e á mesma hora na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, no Porto, perante o respectivo director se ha de proceder ao concurso público, para o fornecimento de 40.000 kilogrammas de azeite de oliveira para a referida direcção.

Para ser admittido a licitar terá cada concorrente de efectuar na tesouraria da Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ou na do Minho e Douro o deposito provisório de 260\$000 réis e apresentar uma amostra na quantidade de 1 litro.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado este fornecimento será de 5 por cento, da importância total do mesmo.

As condições da arrematação e respectivo caderno de encargos poderão ser examinados em todos os dias úteis, das onze horas da manhã ás tres 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 da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro. Lisboa, 3 de abril de 1901.

Fornecimento de carvão

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 30 do corrente mês, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 240.000 kilogrammas de carvão para forja (inglez), igual ou superior á amostra patente no acto do concurso.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 48\$000 réis.

Este deposito poderá efectuar-se sómente até a véspera do dia do concurso.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importância total do mesmo.

As condições da arrematação, amostra e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazéns gerais e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias úteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 11 de abril de 1901.

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de ferro fundido

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 3 de maio próximo, perante a Direcção dos ditos Caminhos de Ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de peças de ferro fundido.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 75\$000 réis.

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

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de Ferro (Largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias úteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro horas da tarde. Lisboa, 13 de abril de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

Fornecimento de coke para fundição

No dia 29 de abril 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 200 toneladas de coke para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escritórios da companhia, 28 rue de Châteaudun,

Lisboa, 23 de março de 1901.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA **Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.º ordre.—Propri. Victor Sassetti.

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Propri. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—1.8000 a 1.8400 réis diarios.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos.—Propri., Antonio Sousa Gallinha.

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

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

CALDAS DA RAINHA **Hôtel Madrid**—Magnifica situação.—Excellentes aposentos para familias.—Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.8600 réis a 2.000 réis.—Proprietario, João Nunes.

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

COIMBRA **Hotel dos Caminhos de Ferro**—Praça 8 de Maio.—Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcedivel aceito, casa de banhos. Preços modicos.—Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **D. Alejandro Campero.**—Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

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

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

FIGUEIRA DA FOZ **Grande hotel Lisbonense.**—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1.800 a 2.000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.800 réis por dia até 1.850.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH **Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.800 a 1.820 réis; em setembro, desde 1.820 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphic, Romão—Nazareth.—Propri. Antonio de Sousa Romão.

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

SOBRADO DE PAIVA **Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro.**—Este hotel instalado n'un dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

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

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

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

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.^o || Rua da Fabrica, 25.

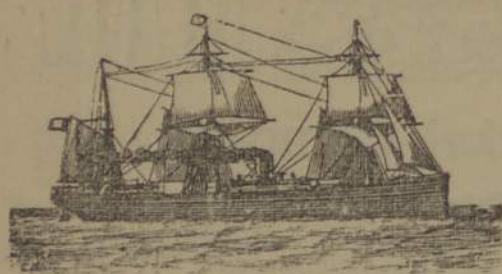
PRODUCTOS

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de abril de 1901

COMPANHIA REAL		Lisboa		Sacavem		Lisboa		Coimbra		Figueira		Coimbra		FIGUEIRA		Mangualde		FIGUEIRA			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	4-0 t.	5-50 t.	9-25 n.	11-10 n.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.	
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	9-59 m.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	12-20 m.	13-5 t.	—	—	—	—	Mangualde	Guarda	Mangualde	p 10-42 n. 1-35 n. p 1-25 n. 4-25 m	
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-25 m.	12-9 t.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	—	—	—	—	
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	8-25 m.	9-55 m.	9-55 m.	10-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	9-44 n.	9-44 n.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-50 m.	Aveiro	Aveiro	Porto	Aveiro	
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	9-55 m.	10-55 t.	10-55 t.	11-10 m.	11-54 t.	11-20 m.	11-4 t.	11-4 t.	11-4 t.	11-10 m.	11-20 m.	11-35 n.	11-21 n.	10-37 n.	c 5-52 m. c 4-10 t. g 6-54 t.	c 10-10 n. h 1-29 n.	—	—
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	9-44 n.	10-15 m.	10-59 n.	10-59 n.	10-59 n.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-50 m.	12-45 t.	c 6-56 m. c 10-45 m.	12-11 t.	Ovar	
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-15 n.	10-15 n.	10-35 n.	11-35 n.	12-19 n.	12-19 n.	12-10 m.	12-0 m.	12-20 m.	12-20 m.	7-25 t.	c 2-11 t. 5-20 t.	6-57 t.	Porto	
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	10-37 n.	11-21 n.	11-21 n.	11-21 n.	11-21 n.	11-21 n.	11-21 n.	11-21 n.	11-21 n.	12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-30 t.	12-25 t.	9-5 n. 6-30 t.	8-6 n.	Ovar	
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	Lisboa	Povoa	Lisboa	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	2-49 t.	2-49 t.	1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	12-25 t.	1-23 t. 1-50 t.	2-49 t.	Espinho	
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-20 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.	5-29 t.	5-29 t.	2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-5 t.	4-3 t. 5-29 t.	5-29 t.	Porto	
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-45 t.	4-30 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	7-34 t.	7-34 t.	7-34 t.	3-10 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-45 t.	5-15 t. 6-20 t.	7-34 t.	Espinho	
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	6-24 m.	6-24 m.	5-5 t.	5-5 t.	5-5 t.	5-5 t.	5-5 t.	6-20 t. 8-30 t.	4-30 t.	V. Franca	
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	6-20 t.	6-0 t.	6-20 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	8-59 n.	8-59 n.	5-5 t.	5-5 t.	5-5 t.	5-5 t.	5-5 t.	6-20 t. 8-30 t.	4-30 t.	Lisboa	
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-30 t.	6-30 t.	6-30 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	8-59 n.	8-59 n.	6-35 t.	6-35 t.	6-35 t.	6-35 t.	6-35 t.	6-20 t. 8-30 t.	4-30 t.	Santarem	
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-30 t.	7-30 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	8-59 n.	8-59 n.	7-30 t.	7-30 t.	7-30 t.	7-30 t.	7-30 t.	6-20 t. 8-30 t.	4-30 t.	Lisboa	
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	b 12-5 t.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	b 12-5 t.	b 12-5 t.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	b 11-10 m.	1-36 t. 5-0 t.	b 7-42 t.	Lisboa	
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	b 7-42 t.	b 11-10 m.	1-36 t.	b 7-42 t.	b 7-42 t.	b 7-42 t.	b 7-42 t.	10-15 n.	10-40 n.	—	—	—	—	—	—	Lisboa
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	Lisboa	Porto	Lisboa	d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	10-40 n.	10-30 m.	10-50 m.	10-50 m.	10-45 t.	8-35 m. 10-5 m.	11-10 t.	Setubal	
10-15 n.	10-40 n.	10-40 n.	10-40 n.	a 8-38 m.	8-50 m.	a 9-22 m.	a 8-38 m.	8-35 t.	b 2-35 t.	b 5-37 t.	b 5-37 t.	b 5-37 t.	8-5 m.	8-5 m.	8-5 m.	8-5 m.	8-5 m.	8-35 m. 10-5 m.	11-10 t.	Lisboa	
C. SODRÉ	P. ARROS	C. SODRÉ	C. SODRÉ	8-5 m.	8-38 m.	a 9-22 m.	8-5 m.	8-38 m.	8-35 t.	8-35 t.	8-35 t.	8-35 t.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	8-35 m. 10-5 m.	11-10 t.	Lisboa	
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	C. Sodré	6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	6-15 m.	7-20 m.	7-20 m.	7-20 m.	7-20 m.	7-20 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m. 10-5 m.	11-10 t.	Lisboa	
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	7-45 m.	7-45 m.	8-40 m.	7-45 m.	7-45 m.	8-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m. 10-5 m.	11-10 t.	Lisboa	
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	a 8-25 m.	11-0 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	11-45 n.	11-45 n.	11-0 m.	11-0 m.	11-0 m.	11-0 m.	11-0 m.	11-0 m. 11-0 m.	11-10 t.	Lisboa	
a 9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	a 9-15 m.	10-20 m.	a 9-15 m.	10-49 m.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	4-10 m.	4-10 m.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	—	—	—	—	Lisboa
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	b 10-45 m.	11-50 m.	b 10-45 m.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	6-43 t.	6-43 t.	11-45 m.	11-45 m.	11-45 m.	11-45 m.	11-45 m.	11-45 m. 11-45 m.	11-10 t.	Lisboa	
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	10-45 m.	10-45 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m.	11-50 m. 11-50 m.	11-10 t.	Lisboa	
11-45 m.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t.	12-10 t. 12-10 t.	12-10 t.	Lisboa	
a 12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	Lisboa	Figueira	Lisboa	b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	3-32 t. 3-32 t.	3-32 t.	3-32 t.	Figueira

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFICIAL

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

SAHIRÁ no dia 1 de Maio ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo António.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa

	Anvers e Havre, vapor sueco Karin . Sahirá a 18 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a . Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Paranaguá , S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alemão Lydia . Sahirá a 18 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o
	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Rhenania . Sahirá a 3 de maio. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2. ^o		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Mainz . Sahirá a 17 de abril. Agentes, Pereira & Lane. Rua de S. Julião, 100, 2. ^o
	Barcelona , Cette e Marselha, vapor francês Saint Simon . Sahirá a 30 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Paraguassú . Sahirá a 8 de maio, Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Bordeus , vapor francês Cordillère . Sahirá a 24 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Hispania . Sahirá a 19 de abril. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francês Atlantique . Sahirá a 22 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32, 1. ^o		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão Bahia . Sahirá a 24 de abril. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2. ^o
	Glascow e Liverpool, vap. hesp. Goya . Sahirá a 17 de abril. Agentes, Mascarenhas & C. ^a , Travessa do Corpo Santo, 10, 1. ^o		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez Danube . Sahirá a 30 de abril. Agentes, James Rawes & C. ^a , Rua dos Capelistas, 31, 1. ^o
	Havre e Liverpool, vapor inglez Sobralense . Sahirá a 20 de abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez Explorer . Sahirá a 1 de maio. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o
	Iquitos , vapor inglez Bolivar . Sahirá a 30 de abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Port Said , Colombo, Penang, Singapura e Manilha, vap. hespanhol Montevideu . Sahirá a 18 de abril. Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.
	Lourenço Marques e Beira, vapor francês Santa-Fé . Sahirá a 2 de maio. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19 1. ^o		Rio de Janeiro e Santos, vapor francês Paranaguá . Sahirá a 2 de maio. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1. ^o
	Madeira , St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor português Funchal . Sahirá a 20 de abril. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2. ^o		S. Thiago , Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambrette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor português Benguela . Sahirá a 21 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1. ^o
	Maranhão , Pará e Manaus, vapor alemão Itaparica . Sahirá a 25 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o		S. Vicente , Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez Yorkshire . Sahirá a 24 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o
	Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Fluminense . Sahirá a 26 d'abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , R. do Alecrim, 10, 1. ^o		Tanger , Barcelona, Marselha e Genova, vapor italiano Rio Amazonas . Sahirá a 23 de abril, Agentes, Orely Antunes & C. ^a , Praça dos Remolares, 4, 1. ^o
	Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Obidense . Sahirá a 18 de abril. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o		Vigo , La Palice e Liverpool, vap. inglez Liguria . Sahirá de 24 a 25 d'abril. Agentes, E. Pinto & C. ^a , Caes do Sodré, 64 1. ^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite,

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