

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.—BRUXELAS, 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. telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial E. P. n.º 10, pequena velocidade.—Transporte de sal.

Tarifa especial n.º 16, grande velocidade.—Viagens de recreio, da Companhia Real.

SUMMARIO

	Páginas
O ORÇAMENTO, por O. S.....	145
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	146
PROJECTO DE CONCESSOES.....	147
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	148
BILHETES DE BANHOS.....	148
O NOSSO BRINDE.....	149
O ELEVADOR DO CARMO, EM LISBOA. (continuação) por Raul Mesnier de Ponsard.....	149
NOTAS DE VIAGEM, XI—Veneza.....	150
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Cambios descontos e agios—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-hispano.....	151 a 153
A COMPANHIA REAL EM 1900.....	154
ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO.....	154
OS CAMINHOS DE FERRO NA AMÉRICA DO NORTE.....	154
TRACCÃO ELECTRICA.....	155
LINHAS PORTUGUEZAS — Beira Alta — Redução de tarifas e bonus—Famalicão a Guimarães — Cintura-Cascaes — Barreiro a Cacilhas — Espinho e Gaia — Mirandela.....	156
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França.....	156
AVISOS DE SERVICO.....	157
ARREMATAÇOES.....	167
AGENDA DO VIAJANTE.....	158
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1901.....	159
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	160

O ORÇAMENTO

Foi votado na camara dos deputados o orçamento geral do Estado para o exercicio de 1900 a 1901.

O governo não pretendeu neste anno trucidar a fera do deficit, no papel. Confessa sinceramente uma diferença entre as receitas e as despesas previstas e cria alguns recursos com que porventura vá aproximar as duas sommas num apetecido equilibrio.

Foi parcimonioso em demasia nas verbas da despesa, e parece não o ser nas verbas da receita que se propõe conseguir do depauperado contribuinte, enfraquecido por diversas crises economicas, como a ajuda plenária dos vinhos a estagnação do commercio dos algodões e a depressão do commercio de Angola.

As receitas são computadas em 53.269 contos, sendo 791 contos de receitas extraordinarias.

As despesas sobem a 55.240 contos, sendo 1.467 extraordinarias.

Não nos traz grande desalento o facto de se não contrabalançarem completamente estas duas cifras.

Para nós, é incontroverso que não ha possibilidade de extinguir de repente o deficit sem se trazer uma

perturbação enorme, uma verdadeira crise angustiosa á economia do paiz.

Os deficits devem extinguir-se pouco a pouco, parando ou sustando o mais que possa fazer-se a marcha ascendente das despesas, e esperando que o progressivo desenvolvimento da riqueza publica e a melhor cobrança dos rendimentos do estado tragam como resultado que as duas curvas, que traduzem a lei d'esses dois fenomenos economicos distintos, venham a aproximar-se e a cruzar-se.

Se as despesas crescerem numa proporção menos forte do que as receitas, seguramente se conseguirá o equilibrio, sem medidas violentas que prejudicam, em vez de trazerem os beneficios que se pretendem.

O proprietario d'um predio hypothecado que, para não aumentar os juros a pagar aos credores, deixar o predio arruinar-se sem proceder a obras e reparações indispensaveis, longe de realizar economia praticará um verdadeiro erro de administração. Tudo está em que o aumento de valor e de rendimento, embora não possa logo fazer face á despesa executada, venha, mais tarde, a compensal-a ou a amortizal-a. As nações teem de proceder nestas questões como os individuos.

E' por isto que divergimos da opinião do governo no que nomeadamente respeita ao orçamento do ministerio das obras publicas.

Achamos exigua a verba destinada a conservação da rede da viação ordinaria.

Attribuem-se 330 contos para a conservação e polícia de 11.000 kilometros ou 37¹/₂500 por kilometro. Posto que maior do que a do anno anterior, em que todo o dinheiro foi pouco para as folias da exposição de Paris e para os felizes promovidos na reorganização de serviços da secretaria de estado, a verba é exigua attento o estado deplorável em que se acham as estradas. Algumas ha que só com uma grande reparação, pouco diferente duma construcção nova, poderão ficar transitáveis.

Se esta verba é diminuta, a destinada ás obras hidráulicas, conservação e reparação, é ridicula — 80 contos, ainda desfalcados com as despesas no saneamento de Coimbra.

Temos muitos rios de regimen torrencial na origem e com largos campos junto da foz. Sem os devidos cuidados na arborização das serras e com o successivo alargamento da cultura das margens e bacias hydrographicais d'essas linhas d'água, todos os invernos é enorme a quantidade de detritos que pela accão das chuvas se carrejam para os talwegs, constituindo mais tarde os assoreamentos dos campos a jusante.

A estructura alcantilada das vertentes mais favorece a desagregação das camadas aráveis das terras e a formação dos sedimentos estereis.

Assim se sepultam ou inutilizam povoações, pela insalubridade que originam, ou pelo gradual aumento de nível dos leitos dos rios.

Um trabalho constante e methodico da plantação de arvores nas margens mais friaveis, a fixação das terras terciarias e facilmente mobilizadas pela erosão das aguas correntes, combatia este enorme mal.

Conhecemos alguns campos cujo valor se deprecia de anno para anno. Ha-os no Tejo, ha-os no Mondego, ha-os no Liz.

Os campos d'este ultimo rio, pôde dizer-se que, continuando a incuria durante mais alguns annos, deixam de existir para a cultura cerealifera. Constituirão dunas ou camarções e areaes, apenas aptos para pinhal, se o semearem e defenderm.

Com uma verba tão restricta nada se pôde fazer para a fixação dos leitos ou para a defeza dos campos pelos diques, mottas ou marachões.

A conservação das obras hydraulicas tem exigencias imperiosas; com muito maior relevo do que todas as demais.

Uma motta que apresente uma ruptura pequena, pouco demanda para a sua reconstituição, rapidamente feita.

Se houver descuido e a reparação se protelar, a pequena ruptura, na primeira cheia, transforma-se numa grande quebra e occasiona a inutilização de trabalhos que custaram muito tempo e dinheiro, com a ruina dos terrenos agrícolas invadidos.

O que dizemos com relação a estas verbas pôde repetir-se a respeito doutras, por exemplo, a da construção de novas estradas.

Ha muitas por fazer, de imprescindivel necessidade, outras por ultimar, e cujas falhas ou interrupções dão motivo a que não possa aproveitar-se a parte já executada e concluida.

Temos destinado ao pessoal muito dinheiro que teria melhor applicação nestas cousas uteis e inadiáveis.

Quererá isto dizer que julgamos digno de censura o sr. ministro das obras publicas por não obtemperar como desejariamos a estas necessidades reaes? Não. Como engenheiro que é, conhece bem, e cremos até que estimaria como nós, o ampliar as dotações para estas despesas productivas. Mas, experimenta a influencia do meio, a suggestão dos que, de voz em grita, querem persuadir-nos de que a economia está em não gastar, quando em boa verdade a economia está em gastar tanto quanto seja necessário, mas gastando só no que seja verdadeiramente necessário.

Não censuramos, portanto, o ministro ou o governo; lastimamos que a orientação do paiz seja essa. Lavramos o nosso protesto contra esta maneira de vêr, mas confessamos que seria difícil arrancar, na situação em que nos achamos, uma auctorização para as obras que urgentemente reclama a economia do paiz.

E isso o que deploramos.

O S.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 6 de maio de 1901.

O ultimo relatorio publicado relativo ás indemnizações pagas pelas companhias dos caminhos de ferro do Reino Unido por accidentes ocorridos aos empregados, passageiros e mercadorias de todo a classe diz respeito ao anno de 1899 e é interessante. Segundo elle, pagaram as nossas companhias durante o anno alludido pelos ditos accidentes a somma assaz consideravel de 700.000 libras. A secção mais custosa parece que foi a das mercadorias.

Segundo o mesmo relatorio foi a companhia London & North Western que mais teve de pagar no periodo de referencia, sendo a somma paga por esta companhia de 137.136 libras; e a que menos pagou a North British, cujo total foi de 21.589 libras sómente.

*

Ha indicios de que vamos ter aqui algumas dificuldades com respeito ao novo imposto de um schiling por tonelada nos carvões de exportação. Durante a semana passada celebraram-se em toda a parte reuniões dos mineiros, nas quaes se aconselhou uma greve geral. É difícil saber o resultado que esta greve poderia produzir; e não é claro contra quem ella se deve declarar! A situação é por certo original; a cessação do trabalho é geralmente o resultado duma disputa entre os operarios e os patrões, mas na presente conjunctura uns e outros acham-se de acordo em resistir ao novo imposto.

Interrogado no parlamento, ha dias, o ministro do interior sobre o effeito que essa parede poderia ter, no commercio, mas mais particularmente no da exportação dos carvões, manifestou que não obstante os preços e fretes enormemente altos para este artigo durante o anno de 1900, as nossas exportações de carvão para a Europa e Mediterraneo aumentaram 7 por cento em comparação com o anno anterior. Quanto á competencia allemã, disse que não obstante ser a Alemanha um paiz exportador, importou em 1900 uns 6.000.000 toneladas dos nossos carvões. Demonstrou que os proprietarios ingleses de carvões vendem o seu mineral para exportação a preços mais baratos do que para o consumo interior e que as companhias dos caminhos de ferro animam de propósito a exportação do carvão para o estrangeiro, concedendo uma tarifa muito mais baixa para isto do que para a transmissão dos carvões aos manufactureiros e consumidores neste paiz. A estatística mostra que no anno passado os proprietarios ganharam mais 34.000.000 libras do que no anno de 1897.

É parecer do ministro referido que o novo imposto não fará diminuir as exportações de carvões; que se tivesse um tal effeito não seria de todo um mal; e não crê que poderá prejudicar seriamente o commercio da exportação de carvões; mas que se elle vai ser um encargo para alguma classe especial neste paiz o será para uma que bem pôde supportal-a.

*

Na minha ultima carta referi-me aos varios projectos em que se tem falado para encurtar a viagem entre Calais e Dover, e agora tenho de referir-me a mais um que vem da terra das grandes empresas e, como se diz aqui, «das nozes moscas de madeira», os Estados Unidos. D'esta vez é um serviço de barcos submersos que se propõe, sendo o seu proponente o sr. Holland, o inventor do novo torpedeiro submarino. Segundo a promessa d'este sr. havemos de entrar n'um barco em Dover, ou em Calais, descer sob as ondas, ser puxados por um arame electrico, ou impellidos da maneira ordinaria, d'um lado para o outro do canal, e fazer a viagem sem a menor possibilidade do enjôo, nem perigo de collisão, pois os barcos vão funcionar em planos diferentes — um serviço, com effeito, tranquillo e quedo, não impedido pelas nevoas nem pelas tempestades, funcionando com mais facilidade e muito mais pontualidade do que nenhum comboio!

W. N. CORNETT.

Projecto sobre concessões

Completando a publicação do importante projecto de lei sobre concessões apresentado ás camaras pelo sr. ministro das Obras Publicas, reproduzimos hoje as bases d'esse projecto, taes como foram elaboradas na sua primeira maneira — mas que naturalmente não será a sua forma definitiva:

Base 1.^a—Preliminares

Art. 1.^a Fazem parte da viação publica e são do domínio público todos os caminhos de ferro, qualquer que seja a natureza do motor, com as suas dependências, obras accessórias e linhas telegráficas nelles estabelecidas.

§ 1.^a As disposições d'este artigo não são aplicáveis ás linhas do serviço interno das explorações agrícolas ou industriais, as quaes serão livremente estudadas e construídas, ficando a sua construção e exploração sujeitas apenas ás prescrições policiais que interessem á segurança e salubridade.

§ 2.^a Os caminhos de ferro que utilizarem a via publica e não ultrapassando o perímetro das povoações são considerados como viação urbana, e ficarão sujeitos, tanto no que respeita á construção como á exploração, á legislação respectiva.

Art. 2.^a Os caminhos de ferro dividem-se em linhas de interesse geral e caminhos de ferro de interesse particular.

§ 1.^a São consideradas linhas de interesse geral as destinadas ao serviço público de transportes, exclusivo ou cumulativo, de passageiros ou mercadorias.

§ 2.^a Consideram-se caminhos de ferro de interesse particular os destinados exclusivamente ao serviço permanente ou temporário de estabelecimentos agrícolas, commerciais ou industriais, pertencentes a individuo ou sociedade.

§ 3.^a Os caminhos de ferro de interesse particular, de excepcional importância, poderão ser classificados, por lei, linhas de interesse geral, quando os seus proprietários assim o solicitem ou quando o governo se reservar esse direito no diploma de concessão.

Base 2.^a—Classificação das linhas

Art. 1.^a Nenhum caminho de ferro que faça parte do domínio público poderá ser construído sem prévia classificação por uma lei que o declare de utilidade pública, implicando o direito de expropriação e o estabelecimento das servidões inherentes á sua construção e exploração.

Art. 2.^a A classificação provisória dos caminhos de ferro será decretada pelo Governo, depois da verificação da utilidade pública, não podendo tornar-se definitiva senão em virtude de lei que autorize a construção pelo Estado ou a concessão das linhas classificadas a indivíduos ou empresas.

§ unico. Exceptuam-se das disposições d'este artigo as linhas de interesse particular, de menos de 10 quilómetros de extensão, construídas sem encargo para o Estado cuja classificação definitiva será feita por diploma do poder executivo, depois de verificada a utilidade pública.

Base 3.^a—Pedidos de concessão

Artigo 1.^a É permitido a qualquer individuo ou empresa requerer a concessão de caminhos de ferro de interesse geral, ainda que não estejam classificados, e cuja construção ou exploração não seja reservada pelo Estado.

§ unico. Os caminhos de ferro de interesse particular só poderão ser requeridos pelos proprietários dos estabelecimentos industriais, comerciais ou agrícolas que são destinados a servir, ou com prévio assentimento d'elles.

Art. 2.^a Os pedidos de concessão deverão ser acompanhados da indicação do traçado sobre a carta chorographica e de uma memória justificativa, indicando a largura da via, o sistema de tracção, o tráfego a que é destinada a linha e se abrange o serviço público de transportes ou se é apenas serventia de um estabelecimento industrial, comercial ou agrícola.

Art. 3.^a Nenhum pedido de concessão terá seguimento sem o depósito prévio de 500\$000 réis na Caixa Geral de Depósitos á ordem do Ministerio das Obras Publicas.

Art. 4.^a O Governo, logo que sejam satisfeitas as prescrições dos artigos antecedentes e quando a linha não estiver classificada, mandará proceder á verificação da utilidade pública, nos termos dos artigos 7.^a e 8.^a do decreto de 6 de outubro de 1898 e do § 1.^a da base 4.^a da lei de 14 de julho de 1898.

Art. 5.^a Feita a classificação provisória, o requerente da concessão fará á sua custa os estudos da linha ou linhas pedidas, mediante prévia auctorização do Governo, perdendo o depósito exigido no artigo 3.^a se não apresentar á aprovação do mesmo,

dentro do prazo previamente fixado, o projecto organizado segundo as normas estabelecidas.

Art. 6.^a O governo fará examinar, verificar e avaliar pelas estações competentes os estudos apresentados, os quais, sendo aprovados, ficarão depositados no Ministerio das Obras Publicas, e constituirão propriedade do requerente da concessão, sendo-lhe restituído o depósito a que se refere o artigo 3.^a.

§ unico Se a linha vier a ser construída pelo Governo, será paga por este a importância em que tiverem sido avaliados os estudos aprovados.

Art. 7.^a O Governo, satisfeitas as prescrições dos artigos 4.^a e 6.^a, promoverá a classificação definitiva, por uma lei, da linha ou linhas requeridas e a fixação das bases para a sua concessão.

Base 4.^a—Auxílios oferecidos ás empresas concessionárias

Artigo 1.^a As vantagens e auxílios assegurados ás empresas concessionárias de caminhos de ferro de interesse geral serão determinados na lei que autorizar a concessão, podendo ser qualquer ou quaisquer dos seguintes :

1.^a Cedencia, sem encargo algum, de todos os terrenos do estado, que deverem ser ocupados pela linha, e respectivas dependências, bem como de todas as madeiras que estiverem sobre os mencionados terrenos;

2.^a O transporte gratuito, nas linhas exploradas pelo Estado na região em que se encontra a linha concedida, de todo o material preciso para e durante a construção, não existente na zona d'essa construção, sem direito a reclamações, quando, por causas imprevistas, se interromper o transito por essas linhas.

3.^a Os subsídios que as corporações administrativas tenham de liberado conceder nos termos legais.

4.^a Cedencia, por tempo determinado, de uma parte das receitas do tráfego, líquidas de impostos, do serviço combinado nas linhas do Estado, proveniente das linhas concedidas, que nellas entronquem. A partilha de rendimento prevista não implica interferência ou fiscalização dos concessionários na administração e contabilidade das linhas do Estado, cujas tarifas e sistema de exploração serão livremente organizados e modificados, sem direito a reclamação dos mesmos concessionários, ainda que d'essas alterações resulte diminuição do rendimento a partilhar.

5.^a Cedencia, por tempo determinado, da importância dos impostos de transito e sellos que incidirem sobre o rendimento próprio da linha.

6.^a Isenção, por tempo determinado, de qualquer contribuição geral ou municipal.

7.^a Importação livre de direitos, durante prazo determinado, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração dos caminhos de ferro, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

§ unico. Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidos os industriais do país, e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o agio do ouro e os direitos de importação.

8.^a Direito de utilizarem o leito das estradas, para o assentamento da linha, cumulativamente com a viação ordinária.

9.^a Garantia de juro em relação a um determinado custo kilométrico e dentro dos limites fixados na lei que autorizou a concessão;

10.^a Subvenção kilometrica.

Base 5.^a—Condições das concessões

Artigo 1.^a Os prazos para a constituição das empresas, começo e conclusão dos trabalhos de construção e abertura á exploração, serão fixados nas leis de concessão.

§ 1.^a Em casos de força maior e devidamente justificados, poderão ser prorrogados esses prazos, não podendo, porém, a somma das prorrogações exceder na duração o prazo fixado para a construção da linha.

§ 2.^a As disposições do parágrafo antecedente serão aplicadas ás concessões feitas antes da vigência da presente lei, não se levando em conta as prorrogações anteriormente concedidas.

Art. 2.^a As leis de concessão estabelecerão, para cada caso especial, a importância do depósito definitivo, que deve ser efectuado para se tornar efectiva a concessão; as condições em que esse depósito poderá ser levantado, as obrigações dos concessionários para com o estado, e bem assim a largura da faixa dentro da qual houverá garantido o direito de opção em relação ás linhas paralelas á sua, cuja construção for auctorizada.

Art. 3.^a Assistirá ao Governo a faculdade de fazer entroncar outras linhas em qualquer caminho de ferro de interesse geral concedido nos termos d'esta lei, salvas as restrições previstas no artigo antecedente.

Art. 4.^a As linhas e o respectivo material circulante proporcionado em quantidade ás exigências da exploração serão entregues em bom estado ao Governo, quando findar o prazo da concessão mediante o pagamento ao concessionário da importância em que

fôr avaliado o material circulante, caso ao Governo convenha adquiril-o no todo ou em parte.

Art. 5.^o Quando o Estado reserve para si a exploração de uma linha que faça objecto de concessão, ou delibere encarregar-se de a explorar por acordo com o concessionario, deverá a lei de concessão estipular a percentagem do rendimento bruto e a parte minima d'esse rendimento que ao Estado pertencerá para pagamento das despesas de exploração.

Base 6.^o—Modo de fazer as concessões

Artigo 1.^o As concessões de caminhos do ferro de interesse geral, depois de auctorizadas por lei, serão sempre feitas pelo Governo mediante concurso publico, com as condições prescriptas na lei respectiva.

§ unico. As linhas de interesse particular, devidamente classificadas nos termos da base 2.^a, serão concedidas sem concurso.

Art. 2.^o Quando a concessão tenha sido previamente requerida, dar-se ha conhecimento, ao requerente, do caderno de encargos que deve servir de base ao concurso, ficando-lhe assegurado, quando o acceleite, o direito de opção relativamente á proposta mais favoravel apresentada no concurso.

Art. 3.^o Para serem admittidos a licitar, deverão os concorrentes fazer um deposito prvisorio de 2 1/2 por cento da importancia do orçamento aprovado da linha que fôr objecto de concurso.

§ unico. Ao requerente da concessão será levado em conta o deposito a que se refere o artigo 3.^o da base 3.^a ou o valor dos estudos, quando os haja effectuado.

Art.^o 4.^o A base do concurso deverá ser uma unica, podendo a licitação versar sobre a subvenção kilometrica, sobre a taxa da garantia de juro, sobre a percentagem da participação no rendimento do serviço combinado nas linhas do Estado, ou sobre qualquer outro encargo do Estado ou vantagem para o mesmo, fixado na lei de concessão.

Art.^o 5.^o Nenhuma concessão de caminho de ferro poderá ser feita por tempo indefinido. A duração da concessão será fixada na lei que a auctorizar e figurará nas condições do concurso, não podendo em caso algum exceder noventa e nove annos.

Art.^o 6.^o Quando o requerente de uma concessão não usar do direito de opção que lhe é assegurado no artigo 2.^o, o concessionario da linha pagar-lhe-há a importancia dos estudos feitos e aprovados, mediante a entrega dos referidos estudos.

Base 7.^o—Transmissão das concessões

Artigo 1.^o As concessões feitas a individuo ou sociedade não poderão ser transferidas por qualquer titulo e forma, no todo ou em parte, ainda mesmo por arrendamento, sem prévia auctorização do Governo.

Art. 2.^o No caso de morte do concessionario poderão os seus herdeiros devidamente habilitados requerer a transmissão da concessão.

Base 8.^o—Resgate das concessões

Artigo 1.^o O Governo terá a faculdade de resgatar em qualquer época as concessões de caminhos de ferro de interesse geral feitas nos termos da presente lei.

Art. 2.^o Para determinar o preço da remissão tomar-se-ha o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, com exclusão dos dois annos menos productivos; a média annual constituirá a importancia da annuidade que o Governo pagará á empresa até terminar o prazo da concessão, não podendo porém ser inferior ao producto liquido do ultimo anno dos sete tomados para base do calculo.

§ 1.^o Quando o resgate se effectuar antes que tenha decorrido o prazo de sete annos, desde a abertura á exploração, tomar-se-ha para base do calculo a que se refere este artigo o numero dos annos decorridos, procedendo-se pela forma prescripta.

§ 2.^o A lei que auctorizar a concessão fixará o limite abaixo do qual não poderá descer em caso algum a importancia da annuidade a pagar pelo resgate.

§ 3.^o O preço da remissão não compreenderá o material circulante, nem o valor dos materiaes de exploração em deposito, que serão avaliados para serem pagos pelo Governo, caso lhe convenha adquiril-os, no todo ou em parte, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Base 9.^o—Caducidade das concessões

Artigo 1.^o As concessões caducarão nos casos seguintes:

1.^o Quando sejam excedidos os prazos fixados nos termos do artigo 1.^o da base 5.^a;

2.^o Quando a exploração da linha fôr interrompida, e o concessionario não provar no prazo de tres mezes que está habilitado para a continuar;

3.^o Quando o concessionario não cumprir as condições estipuladas na concessão;

4.^o Quando seja declarada a fallencia da empresa concessionaria, nos termos do decreto de 9 de novembro de 1893.

Art. 2.^o Nos tres primeiros casos do artigo antecedente, o Governo fará avaliar a linha com todas as dependencias e material

e pondo-a em hasta publica adjudicará a quem mais offerecer a exploração do caminho de ferro pelo tempo que restar da duração da concessão nas mesmas condições em que esta fôra feita.

Serão entregues ao arrematante não só as obras executadas pelo concessionario, como tambem todo o material fixo e circulante.

§ 1.^o A base da licitação será a somma da avaliação menos a importancia das subvenções pagas pelo Estado e o valor dos terrenos por este cedidos gratuitamente.

§ 2.^o O preço da arrematação será entregue ao concessionario depois de deduzidas quaisquer despesas que o Governo tiver feito, cessando com essa entrega os direitos do concessionario sobre a linha e respectivos materiaes.

§ 3.^o Quando a linha estiver em exploração, o Governo providenciará para que esta não seja interrompida, correndo qualquer despesa que não seja coberta pela receita por conta do concessionario.

Art. 3.^o Quando não houver adjudicatario, depois de duas praças successivas, com redução na segunda de um terço da base de licitação adoptada para a primeira, o Governo tomará posse das obras e de todos os materiaes, continuando a exploração da linha por conta do concessionario na parte já aberta ao transito publico. Se findo o prazo de dezoito mezes o mesmo concessionario se não mostrar habilitado para continuar a construcção ou exploração, pagando ao mesmo tempo todas as despesas que se tiverem feito por sua conta, entrará o Governo immediatamente na posse definitiva da linha e de todas as suas dependencias.

§ 1.^o Se a linha estiver em construcção, pertencerão ao concessionario os materiaes em deposito e os applicados na superstrutura, dos quais poderá dispôr livremente.

§ 2.^o Se a linha estiver em exploração, pertencer-lhe-hão os materiaes em deposito e o material circulante que o Governo poderá adquirir, no todo ou em parte, pelo preço da avaliação.

§ 3.^o Se a linha fôr assente sobre o leito de uma estrada, o concessionario será obrigado a levantar a via e a repor a estrada em bom estado, respondendo pelas despesas que esses trabalhos occasionarem.

Art. 4.^o No caso de caducidade por fallencia proceder-se-ha em harmonia com as prescrições do decreto de 9 de novembro de 1893.

Secretaria d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 11 de março de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

TARIFAS DE TRANSPORTE

N.^o 16 G. V. da Companhia Real.—Distribuimos com este numero esta tarifa, á qual já nos referimos ha um mez, pagina 116 do numero 320, por isso não repetiremos o que sobre ella dissemos.

E P. n.^o 10 P. V. da Companhia Real.—Vae tambem annexa esta tarifa, combinada com as linhas da companhia de Madrid, Zaragoza e Alicante para transporte de sal.

Os seus preços são reduzidissimos na linha portugueza, para que o sal possa penetrar em Hespanha a concorrer com o de S. Fernando e outros pontos productores da bacia mediterranea.

Por isso a companhia hespanhola não acompanhou a portugueza na grande redução de preços para não crear uma competencia ao seu trafego interno.

As estações d'origem são todas entre Lisboa e Villa Franca, entre Aveiro, Porto e Figueira da Foz; as de destino são todas as da rede de M. Z. A., tanto das grandes linhas como dos ramaes.

Junto á tarifa vae uma relação das estações de destino a que ella é applicavel, com a indicação das distancias, desde a fronteira de Badajoz.

Bilhetes de banhos

Começa este anno mais cedo o serviço de bilhetes de ida e volta por preços reduzidos nas linhas do Minho e Douro.

Foi hontem 15 o primeiro dia de venda e o ultimo será, como de costume, 15 de outubro.

O ultimo dia para o regresso é 31 de outubro.

O NOSSO BRINDE

Como dissémos no numero anterior, mandámos com elle a **todos os nossos assignantes, annunciantes e collaboradores** o nosso **brinde Carta da Belgica**.

Como, porém, por mau serviço de um dos operarios da dobragem e expedição a alguns deixou de ser enviado, não se sabendo sequer quaes foram, (pelo que o dito operario foi imediatamente despedido pelo correcto e sollicito Sr. Eugenio Coelho, encadernador encarregado d'esse serviço) prevenimos todos que não tenham recebido de que poderão requisitar o n'esta redacção, onde temos exemplares á sua disposição.

Pedimos desculpa aos nossos assignantes, com quem o caso se deu, d'esta falta que bem nos penalisou.

Temos já alguns exemplares postos em panno, envernizados e com reguas, proprios para escriptorio. Quem assim os desejar terá apenas que pagar o custo d'esse trabalho, 500 réis e mais os portes e seguro, 60 réis, se o envio se tiver que fazer pelo correio.

Aos que desejarem o **mappa** em carteira rogamos nos avisem por ter esse trabalho que ser feito especialmente.

O Elevador do Carmo em Lisboa

(Continuado do n.º 321)

Partindo a cadeia Galle de transmissão do movimento da machina, da respectiva roda, para a correspondente do guincho, fecha-se o circuito cravando os ultimos elos das extremidades, ou adaptando um dispositivo especial que permitte fechar com facilidade o circuito, ou abril-o quando seja necessário retirar uma cadeia do serviço, quer para ser substituida, para ser reparada, ou (como o sistema motor é duplo) conservada em repouso, enquanto a machina que lhe corresponde tambem se conservar em descanso. No nosso caso, preferimos a todo o artificio de juncção dos extremos das cadeias, o processo de cravação dos ultimos elos, por ser este metodo o mais seguro e mais simples, dando as melhores garantias contra uma interrupção eventual e accidental no ponto onde se reunem os extremos da cadeia para lhe imprimir o caracteristico «sem fim» que deve ter como cadeia de transmissão de movimento.

E' sabido que uma cadeia nova,posta em serviço, em boas condições, além de nos primeiros momentos entrar forçando os seus fusos entre os dentes das rodas respectivos, tem, em geral, de sujeitar-se a uma tensão inicial, convenientemente regulada, para que o seu trabalho seja tambem regular, ora acontece que, com o tempo e um serviço aturado, a tensão inicial de montagem desaparece, a tracção constante alonga-lhe os elos, e por conseguinte o comprimento da cadeia aumenta, a tensão deixa de ser a mesma, e a cadeia formando *seio*, quando se inverte a marcha da machina, esta terá de trabalhar um pouco, sem efecto util para desfazer o seio que formando-se em sentido contrario deixa a cadeia então tendida para a transmissão a seguir do trabalho da machina. Algumas vezes a existencia d'este seio é indiferente, mas outras permite um movimento das cabines independente das machinas, pequeno é certo, porque o valor do seio das cadeias é sempre pequeno, mas que, em principio, se deve quanto possível evitar, tanto mais que é de extrema facilidade introduzir um tensor mecanico, que a todo o momento corrija a distensão da cadeia e lhe conserve a tensão inicial de montagem, cal-

culada préviamente, para o serviço maximo que della se requer. De passagem lembaremos, que a cadeia suspensa entre dois pontos nunca deixa de formar seio, o qual é uma curva denominada em mechanica uma *catenaria*; não é possivel destruir-a e de preferencia se destruiria, rompendo se, a cadeia do que se annularia, por tensão, a catenaria. Nas transmissões, por meio de cabos, é preciosa esta qualidade, por facultar a tensão que se requer sobre os volantes motores, afim de transmittir o movimento entre pontos muito distantes só pela reducção da curvatura do seio que sempre fórmam em relação com o peso e resistencia da materia de que são formados. Nas transmissões por meio de cabos, é o valor da adherencia, resultante da tensão sobre os volantes, que fixa a taxa do trabalho mechanico que se pode transmittir: um excesso de trabalho que se exija, fóra do normal, não é transmittido, escorregando o cabo na garganta do volante respectivo, onde se aloja. Nas transmissões por meio de cadeias Galle e respectivas rodas, a consideração da adherencia é posta de parte e uma tensão inicial, não tem de maneira alguma, em principio, como fim, garantir a integral transmissão do trabalho mechanico. A reducção da catenaria á menor curvatura tem sobretudo importancia em attenção á necessidade da inversão da marcha que o movimento do elevador exige. E' até conveniente procurar por artificio obter a diminuição de curvatura, recorrendo o menos possivel ao emprego da tensão, multiplicando, por exemplo, os pontos de appoio das cadeias no seu percurso, entre dois pontos extremos, quando este percurso seja relativamente grande.

No nosso caso, o percurso é relativamente pequeno, e uma curvatura conveniente das partes suspensas das nossas cadeias de transmissão, pode obter-se por meio de tensor, sem exigencia de intensidade fóra dos limites consentidos pela experienca e tecnicamente consagrados.

Vamos, pois, descrever o nosso tensor, socorrendo-nos ainda do alçado e planta da disposição do machinismo motor, que a *Gazeta* estampou no seu n.º 320.

(Continua)

RAUL MESNIER DE PONSARD.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

18.ª Questão. Capacidade dos vagons de mercadorias (Continuação)

Havia relatorios sobre o assumpto relativo a diversos paizes, dos engenheiros *Challes Oliver*, colonias inglezas: *J. Owens*, Inglaterra; *F. Lorce*, Estados Unidos; *Marx Austria-Hungria*, Roumania, Hollanda, Luxemburgo, Suissa, Alemanha; *Biard e Schoeller*, outros paizes diferentes dos citados.

O engenheiro Biard resumiu as suas conclusões, friou a evolução que se tem produzido desde 1889 sobre o assumpto que levou á construcção de vagons com 20 toneladas e até de 30, a augmentar a capacidade das caixas e a tonelagem dos vagons cobertos ou plataformas, tanto pela transformação do material existente como por construcções novas. Tecnicamente reconhece vantagens na diminuição da relação entre o peso morto e a carga transportavel, pois diminue simultaneamente a despesa de conservação e a de construcção. Não aumenta o numero de accidentes, nem ha inconveniente em augmentar os moentes dos eixos.

Deve diminuir tambem a resistencia á tracção; utili-

zam-se melhor as instalações nas estações, e ha vantagens no serviço dos comboios.

O engenheiro Marx corroborou estas conclusões e lembrou que nos Estados Unidos a tonelagem tem subido a 50.

Sob o ponto de vista commercial, o engenheiro Schoeller notou a vantagem das grandes tonelagens e grandes superfícies do leito.

Os transportes de pesos consideraveis são cada vez mais frequentes. Deve attender-se, todavia, ao sentido e à natureza das grandes correntes de transportes e aos usos commerciaes das regiões. Algumas administrações preferem os vagons pequenos em geral. Tambem é interessante a questão das tarifas. Julga que deve adoptar-se um multiplo da tarifa dos vagons antigos, preferindo capacidades multiplas tambem.

Adoptaram-se por fim as seguintes conclusões:

1.^a Ha vantagens reaes, sob o ponto de vista technico no aumento da capacidade dos vagons;

2.^a Só considerações da exploração technica-commercial, particulares a cada rede, permitem decidir se convém proceder a este aumento e fixar os limites a adoptar em cada caso.

19.^a Questão — Tracção electrica

Esta importante questão tão moderna subdividida-se em dois quesitos: Experiencias de tracção electrica nas grandes vias ferreas; uso da tracção electrica nas vias ferreas economicas.

Havia relatorios dos engenheiros *H. Heft*, Estados Unidos; e *Amcert* e *Mazen*, outros paizes.

O engenheiro *Amcert* accentuou o facto de não funcionarem economicamente as locomotoras electricas senão com velocidades determinadas, o que as torna pouco proprias para linhas em que são convenientes velocidades diversas.

A maior parte das applicações utilizam a corrente continua. Convém empregar as correntes alternativas para o transporte da energia a grandes distancias, transformando-a depois.

Nas linhas secundarias é facilmente applicavel a tracção electrica, nas grandes não.

O engenheiro *Heft* diz que nos Estados Unidos só funciona em tres grandes linhas este sistema de tracção, sendo nas demais uns verdadeiros tremvias.

O engenheiro *Gérard* julga resolvido o problema da tracção electrica para comboios curtos e leves.

O engenheiro *Rigone* referiu-se aos bons resultados obtidos na Suissa com as correntes polyphasicas.

Discutiu se tambem o modo da toma da corrente, e este engenheiro preferia o fio aereo, outros porém, para velocidades maiores julgaram melhor o carril conductor.

Abordou-se a questão económica sobre o custo de este sistema de tracção, mas julgou-se prematura uma opinião.

Adoptou-se por fim uma conclusão, que foi ligeiramente modificada em sessão plena, e que é a seguinte:

«O Congresso verifica que os progressos realizados na tracção electrica permitem a sua introducção nalgumas linhas ferreas que estão em condições especiaes, ou technicas ou economicas. Não se pôde porém considerar o problema d'esta applicação como resolvido para responder a todas as necessidades da exploração, principalmente quando se trata de comboios com grande velocidade e extenso percurso».

20.^a Questão — Viaturas automoveis

A these era a seguinte: emprego das viaturas automoveis (a vapor, petroleo, electricidade) para a exploração das linhas de via larga mas de pequeno trafego.

O engenheiro *E. Sartiava*, um dos relatores, resumiu o relatorio que elaborou com os engenheiros *Kerommes* e *Lechelle*, dando informações sobre os automoveis electricos de accumuladores do Estado Belga, os a vapor que a mesma administração possue e sobre outros mais na Italia, Russia e Austria. Julga que nas linhas de pequeno trafego pôdem substituir os comboios quando a carga é pequena, e que nas linhas grandes tem util applicação, desempenhando o papel de auxiliar, collector e distribuidor dos passageiros dos comboios directos, indo na sua frente ou na sua cauda, trazendo-os das estações intermedias, ou deixando-os nellas depois de os receber dos comboios.

Julga particularmente vantajoso o automovel electrico de accumuladores.

Respondeu ainda a algumas objecções e frisou a distincção entre viaturas automoveis que não puxam outras, as automotrices que puxam outros carros.

A discussão foi longa, adoptando-se por fim as conclusões seguintes:

«Tem sido até agora muito limitado o emprego das viaturas automoveis ou automotrices, mas parece que haveria interesse em desenvolvê-lo para se conhecer os serviços que pôdem prestar não só nas linhas de pequeno trafego, mas até nas linhas de circulação activa.

«E' portanto para desejar que as administrações de vias ferreas prosigam nas experiencias.

«O congresso emite o voto de que se façam nos regulamentos em vigor todas as simplificações que facilitem o emprego economico das viaturas automoveis e automotrices».

NOTAS DE VIAGEM

XI

Veneza

Imaginaram alguns leitores do meu artigo anterior que Veneza fôra para mim uma decepção.

Muito longe d'isso.

Julgava ter sido claro, no final d'esse artigo, mas vejo que é preciso esclarecer que Veneza é uma cidade encantadora de bellezas originaes unicas que é preciso ver, o que não lhe tira a particularidade de nos apresentar certas surpresas constituidas pela diferença que vae do vivo ao pintado.

Será talvez defeito meu, mas o facto é que eu fui suprehendido muitas vezes.

Primeiro que tudo as gondolas.

Imaginava eu velas pintadas de cores vivas, com estofos de tapetes variados, brilhantes, com as suas prôas douradas e os seus gondoleiros de fatos garridos de Massaniello.

Imagine se qual foi a minha admiração, ao chegar ao cães que da estação communica com o grande canal — tal como na nossa estação do Barreiro, com a diferença de que a margem é mais apertada e a estação mais vasta — depara-se-me um cortejo de gondolas todas negras, forradas de pannos de lã preta, borlas e cordões negros; preto o tapete e as almofadas, o fato do gondoleiro, tudo de luto.

Palavra que me passou pela ideia que aquelles barcos tivessem trazido um cortejo funebre para a estação e aproveitassem o retorno para levar os passageiros do comboio, como quem segue o preceito do grande marquez de Pombal «enterrar os mortos e cuidar dos vivos».

Foi depois de lançar as vistas por sobre talvez um cento de gondolas que se balouçavam junto ao cães, que

me resolvi a consentir que as minhas maletas e o meu corpo passassem para um d'esses esquifes fluctuantes.

Dito o nome do hotel a que me destinava, o barco posse em movimento, impulsionado por um só remo que o gondoleiro manobra á ré, por detraz dos passageiros.

Ruido, absolutamente nenhum, nas casas como nas margens do canal. Falacia pouquissima, e desde que, a pouca distancia da estação, deixamos o grande canal para entrar no canal mais estreito chamado o rio Marin, o silencio é sepulcral.

A's janellas dos predios aparecem alguns rostos de mulheres bonitas, feias, como por toda a parte, em algumas das quaes adivinhou serem as mesmas que, pouco antes, lançaram para a agua folhas e cascas de fruta que em muitas partes nos acompanham o barco,

Este abuso é prohibido por grandes letreiros em varios pontos dos canaes, o que não impede que elle se pratique menos mal.

E lá se vae a poesia d'aquelle passeio aquatico.

Na proximidade do cruzamento de cada canal transversal o barqueiro solta um som—Ohéé!—melancholico prevenindo da sua passagem algum collega que venha do outro lado.

Pelo rio de S. Paulo passamos ao grande canal na sua segunda curva que atravessamos obliquamente para entrar no rio Marin que nos leva até o hotel.

Convém dar aqui desde já umas notas sobre a construcção da cidade, para os que não a conhecem fazerem uma ideia d'ella.

Veneza é formada por tres grandes ilhas compostas de 122 ilhotas separadas por 157 pequenos canaes, os quaes são atravessados por 378 pontes, o que permite que, á parte a ilha Giudecca separada pelo canal d'este nome e constituida por 11 ilhotas, se possa percorrer a pé toda a cidade, tendo-se, comtudo, que fazer continuos rodeios para encontrar as pontes de communicação.

O grande canal tem a forma d'un S invertido, a extensão de 3.650 metros e 76 metros de largura, em média.

Os edificios são quasi todos construidos sobre pilares de pedra, com frente para um dos canaes, tendo geralmente uma entrada por ahí, a entrada d'honra, e um abrigo para a respectiva gondola.

Nestes pequenos canaes o aceio não é notavel, nem na agua nem nas paredes, havendo muitos pontos em que o aroma não é de encantar.

Ruas e canaes são d'uma estreiteza e tortuosidade que raro permitem ver 50 metros adeante de nós.

E' por isso facilimo, a quem anda passeando a pé, perder-se naquelle perfeito labirinto. Pelo menos foi o que me sucede apesar de ter bastante pratica de andar por centenares de cidades sem guia e perfeitamente orientado sempre.

As pontes que atravessam os canaes são todas com escadas de um e outro lado, o que impossibilita qualquer meio de viação que não seja o pé. Ainda assim vi lá um cyclista e sei que ha um club velocipedico muito concorrido. Mas onde fará aquella gente os seus exercícios? Em volta da praça de S. Marcos, certamente.

Uma outra particularidade que me surprehendeu foi muitas ruas serem cortadas pela agua, mas sem anteparo de qualidade alguma d'un e d'outro lado; e sendo quasi sempre estas ruas, mais que de secundaria importancia, mal illuminadas á noite, não sei como os desastres em forasteiros, velhos e crianças não são frequentissimos.

Estas pequenas ruas chamam-se como em Hespanha *calles* que se lê com a pronunciaçao italiana (equal á portugueza) e não como em hespanhol.

Tambem notei a falta de gondolas movidas a vapor,

ou por electricidade, não só para carreiras publicas como mesmo de particulares.

Apenas uma vi e constou-me que ha mais duas, dos ricos senhores que não se importam de combater as tradições da cidade, preferindo passear commoda e rapidamente.

No grande canal ha um grande serviço de vapores por 10 centimos em toda a extensão, parando em varios pontos das duas margens.

Os serviço de gondolas — os trens de praça de lá — paga-se por lira e meia por hora, mais a gratificação ao gondoleiro, completando as duas liras.

Como todas as cidades frequentadas por muitos visitantes, Veneza tem muitos hoteis, alguns de primeira ordem com todos os confortos modernos.

O Vittoria, onde me alojei, sem ser o principal é uma bellissima e luxuosa casa, com um serviço esmerado e aceadissimo, tanto de quartos como de mesa.

E não são de escaldar os preços, variando segundo os quartos entre 12 e 30 liras diarias.

Dados estes detalhes, falarei ainda de Veneza, que não se vê num dia nem se descreve num artigo de pagina.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 16 de maio de 1901.

Foram, afinal, apresentadas pelo sr. ministro da fazenda, na camara dos deputados, as bases para a remodelação do contracto entre o Governo e o Banco de Portugal. Não nos sendo possível, por carencia de espaço, transcrever aqui estas bases, remetemos o leitor para o Diario do Governo e outros jornaes que as publicaram na integra, com o seu respectivo relatorio.

Não nos furtamos no entanto a uma apreciação, embora passageira, d'esse importante documento que, convertido definitivamente em lei, estabelece as futuras relações entre o Estado e o banco emissor.

A primeira das bases confirma o actual capital do banco 13.500:000\$000 réis.

A segunda base diz respeito á conta corrente do thesouro publico. Sabido é que o limite d'esta conta foi precedentemente pautado em vinte e sete mil contos de réis, e tambem se não ignora que o Estado era ainda devedor ao Banco por dois empréstimos, um de oito mil, outro de sete mil contos de réis, estando actualmente este ultimo, por amortizações effectuadas, limitado em 6.103:000\$000 réis. A conta corrente com o thesouro era gratuita e os dois empréstimos venciam respectivamente o juro de tres e seis por cento.

E' o encargo d'estes juros que o governo se propõe eliminar, juntando o capital aos actuaes vinte e sete mil contos da conta corrente, que, approvado o projecto de lei, ficará no limite de 41.103:000\$000 réis, sem vencimento de juro.

Daqui uma economia para o Estado de cerca de 440:000\$000 rs. annuaes, pelo encontro do juro de dois empréstimos, 606:000\$000 réis, com a partilha do governo nos lucros do Banco, partilha que o ultimo relatorio computou em 163:000\$000 réis.

A terceira base liberta parte da reserva metalica do Banco.

Esta reserva, salvos tres mil contos em ouro que, pelo menos, deverão sempre ficar em caixa, poderá ser empregada, sob consentimento da assembléa geral, em titulos de primeira ordem, que terão a vantagem do vencimento de juro.

A quarta base refere-se ao fundo de garantia da emissão fiduciaria. Este fundo será reforçado, annualmente, com titulos semelhantes aos da base precedente, no valor real de cem contos de réis. A capitalização dos juros d'estes titulos far-se-ha annualmente, pela mesma forma e para o mesmo fim.

A base quinta dá ao Banco a latitude de empregar os seus oito mil contos de reserva prata, quer nas transacções que ordinariamente effectua, quer na compra de titulos de credito. Além d'isto faculta-lhe a representação da reserva d'este metal por notas, até a quantia de seis mil contos de réis.

A sexta base retira da circulação as notas de 500, 1\$000 e 2\$500 réis, sendo os portadores d'estas embolsados em prata.

As cinco restantes bases do contracto versam respectivamente: sobre as epochas em que deva cessar a contagem de juro dos dois empréstimos que se congregam na conta corrente do thesouro; na forma de partilha do Governo nos lucros annuaes do banco; no

rateio de despesas entre este e o governo com o fabrico de notas que substituirem as falsificadas; na organização interna do banco, fiscalização da emissão fiduciária, e exercício de funções do delegado do Governo junto ao mesmo banco; no estabelecimento de um período de dez annos para se manter inalterável o presente contrato; — e finalmente, na determinação de que, se o Governo não chegar a acordo com o banco, deverá exigir-lhe o cumprimento de todas as condições que, pelos contratos vigentes, lhes são impostas.

Considerado este projecto de lei como medida de fazenda, o seu principal objectivo, o eixo em que parece gravitar a idéa que o produziu, é a economia, muito digna de conta, da verba de réis 400.000.000 annuaes no orçamento de despesa do Estado. Por este lado e nas circunstâncias presentes do paiz, digno de louvor é o titular da fazenda pela sua medida. E como os recursos do banco, sem embargo do sacrifício que se impõe aos seus lucros, são ainda bastantes para garantirem um dividendo de oito por cento aos seus accionistas, é muito de contar com que a cotação das acções se consolide em beneficio da economia publica e do prestigio que é indispensável mantenha sempre o nosso banco emissor.

*

No fim do mez passado correram varios boatos sobre operações da Companhia Real.

Não nos fizemos echo d'esses boatos e razão tinhamos para isso; a prova é que o *Diario de Notícias* e *O Economista* vieram declarar que era «absolutamente destituída de todo o fundamento» a noticia d'essa operação financeira.

O que é verídico é que o conselho d'administração resolveu distribuir o saldo da conta de ganhos e perdas pelas obrigações do 2º grau, encontrando no coupon a pagar uma parte dos impostos satisfeitos em França por conta d'essas obrigações. A quantia líquida será, porém, fixada d'accordo com o comité de Paris; mas não descerá, decerto, de 1 franco por cada obrigação de 3 p. c.; 1,33 francos, por obrigação de 4 p. c.; e de 1,5 francos por obrigação de 4 1/2 p. c.

Tudo o mais que *O Século* disse com grandes ares é pura phantasia.

*

O movimento bolsista da quinzena não foi, d'esta feita, muito favorável ás inscrições, que, devido á abundancia com que concorreram ao mercado, desceram a 38,51. Em outros papéis do Estado o movimento foi de pouca consideração.

As acções do Banco de Portugal tiveram muitos pretendentes, faltando todavia o papel. Os preços mantiveram-se a 144.000 e 143.500.

Nas acções do Banco Ultramarino continua o mesmo jogo especulativo que apresentámos no nosso boletim anterior. Nas dos Bancos Commercial e Lisboa & Açores regularam, com pequeno movimento, as cotações a 131.000 e 122.700 respectivamente.

Adeante, em mappa, publicamos o movimento completo da bolsa na quinzena.

L. R.



REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 mai 1901.

Le fait saillant de cette semaine c'est la conclusion de l'emprunt russe de 425 millions avec la maison de Rothschild, opération à laquelle prendront part quelques uns de nos établissements de crédit.

La reprise du travail à Montceau-les-Mines, fin de la grève, a coïncidé avec une amélioration sérieuse des dispositions des capitaux de placement à l'égard des valeurs mobilières.

On parle d'emprunt chinois, de conversion des dettes argentines, de la reprise des paiements en or des rentes brésiliennes, d'opérations financières pour le compte de la Turquie, etc., etc. Toutes ces prévisions sont donc autant de causes d'activité qui viennent peser dans la balance pour les marchés financiers et pour le notre en particulier; la Bourse se consolide donc sur toute la ligne, car nous ne croyons pas que sa situation soit menacée par ce qui vient de se passer en Amérique, où deux groupes de spéculateurs étaient engagés sur les chemins de fer et notamment sur le Northern-Pacific et au dire des dernières dépêches, le calme aurait succédé à l'effervescence de la veille.

Il semble d'ailleurs, à moins d'événements politiques extérieurs que nous ne prévoyons pas, que les transactions sont à la veille de reprendre une plus grande ampleur et que la reprise s'accélérera encore.

Sur l'annonce du projet du gouvernement relatif à l'emploi futur des fonds de la caisse des retraites ouvrières, nos fonds nationaux, soutenus par la spéculation, ont repris une certaine activité; le 3 % clôture à 101,70 fr.; l'amortissable à 100,50 fr. et le 3 1/2 à 102,10 fr. Les fonds coloniaux se sont maintenus sans difficulté à leurs cours précédents.

L'Extérieure fait peu parler d'elle, pour le moment à 73 fr. Il faut attendre la convocation des Cortes pour savoir exactement à quoi s'en tenir sur les intentions du ministre des finances relativement à la circulation fiduciaire.

L'Italien reste calme à 96 fr.

La cote des *Rentes Argentines* est excellente.

Les *Fonds Portugais* font preuve d'une certaine fermeté.

Les *Fonds Russes* sont très soutenus. La semaine prochaine sera signé, dit-on, l'ukase impérial confiant à la maison de Rothschild frères l'emprunt en question.

Les *Rentes Turques*, qui avaient monté assez vivement à la suite des bruits relatifs au projet d'unification des séries en une rente nouvelle, sont plus calmes en clôture. La série B revient à 50,60 fr.; la D à 25 fr., la *Priorité* vers 494 fr. et l'obligation *Douanes* à 515 fr.

Parmi les établissements de Crédit, la *Banque de Paris* se retrouve à 1.120 fr.

La *Société Générale*, qui vient de procéder avec succès à l'émission de 32.000 actions nouvelles des usines de Briansk, s'avance à 620 fr.

La *Banque Ottomane*, favorablement impressionnée par la perspective de prochaines opérations financières en Turquie, se montre animée vers 555 frs.

Le *Crédit Mobilier Espagnol* subissant le contre-coup de la rente. *Extérieure* perd du terrain à 96 frs.

Dans les chemins de fer, sauf l'*Oriéans* qui continue à enregistrer des plus values de recettes, tous les autres réseaux sont en diminution plus ou moins forte: la moins value générale depuis le 1^{er} janvier s'élève à 13.660 000 frs.

Ex-coupon de mai, le *Lyon* finit à 1.665 et l'*Est* à 1.020 frs.

Le *Nord* vaut 2.155 frs, l'*Orléans* 1.650 frs., l'*Ouest* 1.045 frs., et le *Midi* 1.315 frs.

Le *Métropolitain* conserve un bon courant d'affaires à 665 frs.

Les Chemins espagnols, malgré la tension excessive du change et donc les recettes continuent à accuser des plus values sensibles, parviennent à maintenir leurs cours, il est hors de doute que si l'agio s'améliorait de plus hauts prix seraient à prévoir.

Le *Nord de l'Espagne* s'inscrit à 198; le *Saragosse* à 281 et l'*Andalous* à 278 frs.

Quant aux obligations *Chemins Portugais*, elles sont toujours aussi bien tenues à 330 frs., les 3 % privilégiée de premier rang et à 448 la 4 % de la même catégorie.

Les recettes du 1^{er} janvier au 24 avril sont en augmentation de 134.549 frs.

Le *Suez*, parmi les valeurs industrielles favorablement impressionnée par l'importance de l'augmentation des dernières recettes, a repris de l'activité et tous les titres de son groupe se présentent en notable avance.

Panama peu mouvementé vers 12 fr.

Dans les compagnies de navigation, changements insignifiants.

La *Transatlantique* fait 300 frs, l'assemblée annuelle est convoquée pour le 30 mai; le dividende proposé par le conseil sera de 16 frs. par action.

Les *Messageries Maritimes* s'inscrivent à 520 frs.

Les *Chargeurs* ont repris leur marche ascendante à 1.190 frs; un coupon d'acompte de 17, 96 frs. au porteur sera mis en paiement à partir du 20 prochain.

La *Compagnie Havraise* reste stationnaire à 775 frs.

L'*Agence Havas* ne s'éloigne pas de 510 frs.

Le *Figaro* clôture à 575 frs. Le conseil de surveillance convoque les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le 24 prochain.

Le *Didot-Bottin* se traite à 810 frs.

La spéculation parisienne reste toujours dans l'expectative en ce qui concerne les *Mines d'Or*.

Si l'on s'en rapportait aux dépêches optimistes de lord Kitchener, il semblerait que c'est le présage d'une prompte terminaison de la guerre, mais l'expérience du passé commande encore de n'accueillir qu'avec la plus grande circonspection les télégrammes d'autre-Manche.

L. C.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	37 13/16	37 3/4	Desconto no Banco
» cheque ..	37 7/16	37 5/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	760	761	No mercado.....
» cheque	763	766	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	308	309	res.....
» cheque....	315	316	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	308 1/2	309 1/2	Premio da libra...
» cheque ..	315 1/2	316 1/2	1#920 a
Madrid cheque ...	920	940	1#950

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MAIO														
	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	38,65	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,75	38,69	38,55	38,60	38,70	38,70	-	
" coupon	38,65	38,79	38,80	38,80	38,80	38,80	38,80	38,75	38,70	38,60	38,70	38,70	38,70	-	
Obrig. 4% 1888	-	-	-	-	19.700	-	20.000	-	19.960	19.950	-	19.900	-	-	
" 4% 1890 assent....	-	-	46.800	46.200	-	-	-	46.800	-	-	-	47.000	-	-	
" 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.800	-	-	
" 4 1/2% assent.....	53.600	53.700	53.600	53.700	-	-	-	-	53.700	-	54.000	-	-	-	
" 4 1/2% coup. int...	-	53.800	53.700	-	-	53.700	53.700	53.800	-	-	53.900	53.700	-	-	
" 4 1/2% externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal....	144.500	-	143.800	-	143.700	-	143.000	-	143.500	143.500	-	144.000	-	-	
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130.000	-	-	
" " N. Ultramarino..	124.800	125.000	124.700	123.100	123.000	122.500	-	122.500	-	-	-	-	121.700	-	
" " Lisboa & Açores	-	-	123.000	123.000	-	-	123.000	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	129.000	128.800	129.400	129.100	128.800	128.700	128.900	129.000	128.900	128.800	-	128.500	128.000	-	
" Comp. Phosphoros.	76.800	76.600	76.700	-	-	76.000	-	76.000	76.000	76.000	76.000	76.000	-	-	
" " Real....	18.400	18.200	18.000	-	-	-	-	-	17.500	-	17.800	-	-	-	
Obrig. prediaes 6%	94.800	-	94.700	95.000	-	-	-	-	-	-	95.100	95.150	-	-	
" " 5%	92.000	91.900	-	-	92.000	92.400	-	-	92.100	92.000	92.000	92.000	-	-	
" Comp. Phosphoros.	-	-	-	92.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" C. Real 3% 1.º grau	84.000	84.000	-	-	-	84.500	84.500	-	84.800	-	-	84.500	-	-	
" " 3% 2.º grau	23.000	22.250	22.200	22.100	22.350	22.400	22.300	22.100	22.000	21.900	-	24.800	-	-	
" C. Nacional.....	-	-	53.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa.....	83.000	82.900	83.000	-	83.000	83.000	83.000	83.000	83.000	83.000	83.000	83.000	-	-	
Paris: 3% portuguez	25,75	25,75	25,62	25,75	25,65	25,75	25,60	25,60	25,60	25,50	25,40	25,35	-	-	
Accções Comp. Real.....	67,50	69	-	-	-	67,50	-	70	71	70	-	69	-	-	
" Madrid Caceres....	36	36	-	-	-	36	36	36	35	-	37	-	-	-	
" Norte de Hespanha.	197	200	199,50	196,50	195,50	196	196,50	197	195,50	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza..	276	284	282	279,50	278	279	277	281	278	-	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	-	278	278	277	274	275	-	278,50	276	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	324	324,50	325	326	327,50	-	329	330	-	-	-	330	-	-	
" " 2.º grau.	87,50	88	-	85	87	86	86	85,50	86	85,50	-	-	-	-	
" C. Beira Alta.....	77,50	76,50	76,50	-	76,75	77,50	76,50	76,50	77	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres	-	86	86	83	83,25	84	84	83	83	-	84	-	-	-	
" N. Hesp. (1.ª hyp.)	298	299	297	299	297,50	296	297	296	297	-	-	-	-	-	
Londres: 3 / portuguez.....	-	25,75	25,62	25,50	25,50	25,50	25,50	25,50	25,37	25,25	25,25	25,37	25,25	-	
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	-	-	62,38	62,38	62,38	62,31	62,62	62,62	62,62	62,62	61,75	61,75	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	-	-	

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1901		1900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1901	1900
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rēde e nova não garantida	23 29 Abr	693	75.291.000	108.645	693	74.258.539	107.155	1.191.484.000	1.163.658.960
	30 6 Mai	*	72.916.000	105.217	*	70.984.595	102.430	1.264.400.000	1.234.643.555
Nova rēde garantida	23 29 Abr	380	8.761.000	23.055	380	8.679.461	22.840	140.852.000	144.458.960
	30 6 Mai	*	8.076.000	21.252	*	8.312.405	21.874	148.928.000	152.770.445
Sul e Sueste	2 8 Abr	488	17.240.470	35.328	488	18.151.375	37.195	252.893.651	217.962.391
	9 15 "		19.099.130	39.137	"	15.267.220	31.285	271.992.781	233.229.611
Minho e Douro.....	16 22 "		17.273.075	35.395	"	16.961.220	34.756	289.265.856	250.190.831
	5 11 Mar	353	23.215.371	65.765	353	20.275.643	57.438	218.081.564	192.729.606
Beira Alta	12 18 "		20.002.427	56.664	"	21.449.169	60.762	238.083.991	214.178.685
	19 25 "		21.026.973	59.566	"	15.269.269	43.255	259.110.964	229.448.044
	26 1 Abr	253	7.848.443	31.021	253	6.737.742	26.631	78.528.356	77.917.799
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	2 8 "		7.319.880	28.932	"	7.052.596	27.875	85.848.236	84.970.395
	9 15 "		5.557.254	21.965	"	5.367.186	21.214	91.405.490	90.337.581
Guimarães	2 8 Abr	34	1.590						

A Companhia Real em 1900

Está publicado o relatorio da direcção geral, respetivo aos resultados da exploração em 1900.

Este documento não é publico, sendo destinado apenas a dar ao conselho d'administração elementos para o seu relatorio á assembléa geral; por isso não nos referiríamos a elle, aguardando o relatorio do conselho, que é o documento oficial aos accionistas. Mas visto que alguns jornaes já se referiram a elle, vamos também expor alguns apontamentos que são de todo o ponto interessantes.

As receitas totaes em 1900 foram de 4.664:236\$000 réis, mais 257:321\$661 réis do que em 1899, diferença que ficou reduzida a 226:155\$145 réis em virtude da diminuição da garantia de juro paga pelo Estado, diminuição que foi de 25:793\$741 réis sobre a linha Torres-Figueira, que excedeu o minimo estipulado no contracto para pagamento do encargo do thesouro.

Este aumento de productos resultou, como é natural, do aumento do movimento, que não se consegue sem consequentemente elevar as despesas.

Estas foram portanto superiores em 229:852\$922 réis ás do anno anterior, sendo esta diferença, em parte, produzida pela subida do preço do carvão, 106 contos, e dos metaes, mais de 20 %.

O total geral das receitas foi de 5.150:141\$296 réis e o total geral das despesas de 2.193:982\$735 réis, dando o producto liquido de 2.956:158\$561 réis.

O numero de trens-kilometro percorrido durante o anno eleva-se a 4.923.871, mais 216.802 do que em 1899.

O movimento do trafego foi:

Passageiros	6.206.748
a mais que em 1899	161.850
produzindo, réis.....	1.949:232\$178
a mais que em 1899, réis...	17:111\$287

Este aumento proveiu de todas as linhas da companhia, excepto da de Cascaes, que rendeu menos cerca de 21 contos, o que é geralmente atribuido ao encerramento dos casinos de Mont'Estoril e Cascaes.

Mercadorias, p. v., ton....	1.085.812
a mais que em 1899	135.864
produzindo, réis.....	2.141:545\$871
a mais que em 1899, réis...	202:700\$859

Este aumento foi especialmente devido a materiaes de construcção (sobretudo madeiras de exportação) 79:474\$365 réis; cereaes e farinhas 18:813\$118 réis; objectos manufacturados 16:704\$435 réis; oleos e productos annexos, 11:339\$772 réis.

A exposição de Paris, comquanto augmentasse o movimento de passageiros internacionaes, de 2.091 para 6.100, não representou um grande producto; apenas 16 contos.

O material circulante era, em 31 de dezembro: 127 locomotivas e mais 7 em construcção; 554 carruagens, 105 furgões e 1.811 vagons.

O coefficiente da exploração foi de 46,83 %.

Associação Commercial do Porto

O seu relatorio de 1900—Projecto de um Museu Colonial

Está publicado o relatorio da Direcção da Associação Commercial do Porto do anno de 1900, apresentado já á sua assembléa geral. É uma publicação muito valiosa,

cheia de interesse, e destinada a enriquecer um dos mais completos e importantes archivos da vida portuguesa.

São bem conhecidas as condições do momento em que a ultima direcção assumiu a gerencia da Associação Commercial do Porto, e que em certa medida lhe impuzeram esse honroso encargo, cujas responsabilidades, sempre avultadas, occasionalmente se agravavam em extremo.

Restituída finalmente ao Porto a homenagem de justiça que lhe era devida, e esquecida aquella época nefasta, a corporação commercial da segunda cidade do reino conservará indelevel o ensinamento de que a solidariedade civica é a unica defesa contra a fatalidade do erro.

Iniciado com dificuldades de toda a ordem, o mandato da direcção da Associação Commercial do Porto expira sob circumstancias auspiciosas, que asseguram o prestigio e influencia conquistados em largos annos de serviços e a cuja conservação a direcção dedicou o melhor do seu esforço.

A norma dos actos d'esta Associação tem sido tanto a defesa dos interesses economicos, como a affirmation dos principios em que assentam a ordem e o progresso social. Neste criterio assenta a convicção, que é a sua, de que o futuro de uma sociedade depende muitissimo da accão consciente e independente dos agregados que, lenta mas seguramente, reagem sobre o corpo social e influem beneficamente na função reguladora do Estado.

O progresso, em todas as suas manifestações, depende sempre da cooperação livre e intelligente das iniciativas individuaes e da isenção viril na doutrina e no exemplo que o principio associativo, dignamente exercido, converte numa força social incomparavel. Uma sociedade que abandonasse essa força, condemnando-se a uma passividade inerte ou a uma subserviencia acomodaticia, seria uma sociedade impotente para conquistar um logar digno e independente na vida do futuro.

O nosso desejo seria registrar com a merecida minuciosidade, nas columnas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os variados incidentes em que a Associação Commercial do Porto teve de intervir durante a gerencia do ultimo anno, incidentes filiados sempre nas grandes questões da nossa vida economica e commercial.

Na impossibilidade de o fazer totalmente, entendemos que é dever nosso—dever de patriotas principalmente, e dever de bem informar os nossos leitores de quantos factos possam assignalar melhoramentos e innovações consideraveis para a vida nacional, que é bem, nos seus diversissimos ramos, a nossa propria vida—entendemos que é dever nosso, diziamos, registrar um facto da mais alta significação que a direcção da Associação Commercial expõe no presente relatorio.

Referimo-nos á organização do seu plano systematico de expansão colonial centralizado no Porto, tendo o primeiro logar na ordem d'essas iniciativas a instituição de um Museu Colonial e Commercial—cujos fins obedecem ao pensamento de uma larga propaganda nas colonias e de fixar os meios praticos de tornar essa accão persistente e fecunda.

Os caminhos de ferro na America do Norte

Na lucta formidavel da vida americana, cabe aos meios de transporte um papel de primeira importancia, facil de avaliar pelas informações detalhadas que a respeito dos caminhos de ferro nos fornece o mais recente

relatorio estatistico da Interstate Commerce Commission, que tem caracter inteiramente official.

A extensão total dos caminhos de ferro dos Estados Unidos era de 314.000 kilometros no fim do anno passado — mais que o conjunto das rês europeas, que representam 270.000 kilometros; mais que duas quintas partes das linhas de todo o mundo, calculadas em 730.000 kilometros.

Em 1900, os americanos construiram 7.000 kilometros; e ainda mesmo durante os annos em que sobre a America pesou a sua grande crise, a média annual da construcção de linhas ferreas nunca foi inferior a 3.000 kilometros.

Para uma rête de 302.000 kilometros, os Estados Unidos tinham já, em 1899, 36.703 locomotivas, 33.850 carruagens de passageiros, 1.295.000 wagons de mercadorias, e 47.000 destinados ao serviço especial das companhias.

A capacidade dos wagons de mercadorias vai de 20 a 50 toneladas. Em muitas linhas o percurso é muito limitado, não havendo em algumas d'ellas mais que um comboio de passageiros por dia. D'aqui a desproporção que á primeira vista se nota entre a grande extensão da rête e a pouca abundancia de material circulante.

A tonelagem total dos transportes em 1899 foi avaliada em 227 milhões de productos mineiros, (carvão e metais) 50 milhões de productos agrícolas, 14 milhões de productos animais, 48 milhões de productos florestais, 60 milhões de objectos manufacturados, 43 milhões de mercadorias diversas.

Só as minas dos Estados Unidos proporcionam aos caminhos de ferro metade do seu tráfico, sem contar que uma bem avultada parte dos minérios de ferro e cobre são transportados pelos Grandes Lagos.

As companhias exploradoras dos caminhos de ferro americanos teem apenas uma classe para passageiros. Todas as outras classes—carruagens-salões, carruagens-restaurantes, carruagens de luxo—são mantidas por duas companhias que fornecem o material especial, cuja utilização importa o pagamento de sobre-taxas especiais ao caminho de ferro e de supplementos variaveis á propria companhia. D'estas duas grandes companhias, uma é a Pullmann Palace Car Company. As suas carruagens custam 15.000 a 16.000 dollars, algumas 30.000 dollars, e todas ellas circulam no paiz inteiro. A outra é a Companhia Wagner, cujo campo de acção se resstringe á New-York Central.

As carruagens ordinarias são de corredor ao centro, com dois lugares de cada lado.

Os preços aumentam para as carruagens-salões, restaurantes e *sleeping-cars*, havendo ainda nestes o dormitorio commun e os compartimentos reservados.

As tarifas dos caminhos de ferro americanos teem-se resentido dos efeitos d'uma encarniçada concorrência, de modo que todas as companhias estabelecem, além dos bilhetes ordinarios, mildiversidades de bilhetes especiais, principalmente de bilhetes para famílias e firmas commerciaes, bilhetes kilometricos, e ainda os chamados *clerical tickets* ou bilhetes para uso do clero dos diversos cultos, com uma redução de 50 por cento. Não ha, porém, bilhetes vantajosos para os militares.

Os bilhetes kilometricos que aproveitam, sobretudo, á gente de negocios, ás classes menos abastadas e aos caixeiros-viajantes, são divididos em geral por 1.000 milhas de percurso, e só pôdem servir durante um prazo fixo. As necessidades da concorrência levam por vezes as companhias a fazerem o reembolso do preço correspondente aos kilometros não percorridos.

Os regulamentos não estabelecem multas para os casos de fraude commettidos pelos passageiros.

O transporte de bagagens é gratuito até 70 kilos.

O excesso de peso é pago á razão de 15 por cento do preço do bilhete de passagem sobre cada 45 kilos.

Os americanos que viajam não gostam de se incomodar com a expedição das suas bagagens.

Para este serviço existem companhias especiaes, que preenchem todas as formalidades de despacho e de recepção, encarregando-se até de fazer chegar as malas do passageiro ao domicilio que lhes fôr indicado. E por todo o trabalho que uma d'essas malas pôde dar, desde que toma conta d'ella até que a restitue a seu dono, a companhia não recebe mais de 70 centimos em duas prestações: 35, cts. á partida, 35 cts. á chegada.

Se algum volume da bagagem se extravia, a companhia reembolsa o expedidor do seu valor prévia mente fixado.

Se ha demora na entrega, a companhia paga uma indemnização, que o seu agente discute com o passageiro lesado.

Todo este serviço se faz com muita regularidade. A Companhia Railroad, que transporta annualmente 6 a 7 milhões de volumes, avaliados em 2 000 milhões de francos, não soffre prejuizos que vão muito além de 2.000 dollars, comprehendendo roubos, avarias e indemnizações por demoras.

Forçadas pela concorrência, as companhias de caminhos de ferro americanos chegaram já a estabelecer o transporte gratuito das bicycletas.

Tudo concorre nos Estados Unidos para que os aperfeiçoamentos technicos e de administração se assignalem de mais em mais, attendendo ás mil e uma necessidades de uma exploração económica e regular, e proporcionando todas as vantagens e regalias de transporte rapido e commodo.

TRACÇÃO ELECTRICA

Na Camara dos Pares, tambem o sr. Mendonça Cortez chamou a attenção do sr. presidente do Conselho para o estabelecimento da tracção electrica em Lisboa, apresentando sobre o assumpto algumas justas considerações.

Nas grandes cidades, como Paris, Londres, Berlim, Bruxellas, onde existe a tracção electrica, tem a experientia demonstrado quanto ella é extremamente perigosa.

E' necessário que se trate de evitar aos habitantes de Lisboa os perigos a que se pretende sujeitar-los, perigos que augmentam nas ruas estreitas e de grande movimento, como a da Boa Vista, por exemplo.

Oxalá, concluiu o sr. Mendonça Cortez, que entre nós não succedam desastres como os que diariamente ocorrem lá fóra; mas, se vierem a dar-se tão funestos incidentes, não se dirá, ao menos, que não houve no Parlamento quem soubesse prevenir os a tempo.

Reclamando providencias contra o abuso que a Companhia Carris de ferro estava praticando na installação das novas linhas na Avenida da Liberdade, onde appareciam tres córtes transversaes de rails, postes e fios, impedindo a cada passo a circulação de peões, de cavaleiros e de velocipedes, além de estragar a perspectiva d'aquelle ampla arteria — o jornal *O Seculo* encetou uma campanha que levou a Companhia a reconhecer tanto mais a necessidade de promptas providencias quanto, pelo recente contracto com a companhia dos telephones, fôra estipulada a condição de que as suas linhas, na parte

central da cidade, num raio de dois kilometros, fossem subterraneas, enquanto que os cabos da Companhia Carris são aereos, havendo a notar a enorme diferença da força electrica que vae d'umas a outras. Essa diferença vae d'um delgado fio d'arame a um grosso cabo. E enquanto esse delgado fio, e muito bem entendido, foi considerado incommodo e importuno no ar, não o foi assim o grosso cabo!

Que singular criterio o das nossas estações officiaes! commentava aquelle jornal. Mas, já que o governo não tem força para obrigar a Companhia Carris a estabelecer cabos subterraneos no ponto central da cidade, como acaba de ser ordenado á Companhia dos Telephones, e como se pratica lá fóra nas cidades bem policidas, que se poupe a Avenida da Liberdade aos inconvenientes e perigos que, com cynico desprezo do bem estar do publico, alli se estão descaradamente installando.

LINHAS PORTUGUEZAS

Beira Alta. — Reuniu a assembléa geral da Companhia do caminho de ferro da Beira Alta, aprovando o relatorio do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal.

— Ao Conselho technico de Obras Publicas foi submetido o projecto e orçamento da estrada entre Villa Franca da Serra e a estação de Fornos, na linha ferrea da Beira Alta.

Reducção de tarifas e bonus. — Em uma importante reunião de representantes das associações agricolas do centro do paiz, deliberou-se dirigir a El-Rei uma representação expondo as bases de um conjunto de medidas tendentes a melhorar a situação da agricultura naquella região do paiz.

Uma das bases indicadas comprehende a reducção de tarifas e bonus nas linhas ferreas.

Famalicão a Guimarães. — O Ministerio das Obras Publicas mandou a informar á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro uma reclamação sobre a pretendida construcção de um caminho de ferro de Famalicão a Guimarães, em oposição ao parecer, inteiramente favoravel, da Liga Agraria do Norte.

Cintra-Cascaes. — Foi ha dias entregue ao sr. chefe da exploração da Companhia Real, um abaixo assignando dos moradores das localidades servidas pela linha de Cintra, pedindo-lhe que empregue todos os esforços para que os comboios d'aquelle linha liguem com os da linha de Cascaes em Campolide, a fim de que os passageiros possam ir tomar banhos em qualquer ponto da linha de Cascaes, sem terem necessidade de ir á estação do Rocio.

Barreiro a Cacilhas. — O Conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, em sua sessão de 10 do corrente, resolveu submeter á aprovação superior o projecto do 1.º lanço do troço do Barreiro a Cacilhas, disposto para servir provisoriamente ao embarque de mineiros e descarga de carvão e pedir autorização para o mandar executar logo que seja aprovado, em vista da grande economia que se realiza na baldeação.

Os trabalhos vão começar muito breve.

Espinho e Gaya. — Foi enviado ao Conselho technico d'Obras Publicas um pedido da direcção da exploração do caminho de ferro para a Companhia Real poder assentar uma segunda via entre Espinho e Gaya.

Mirandella. — Pelo sr. José Beça, deputado por Bragança, foi apresentado ao sr. ministro das Obras Publi-

o representante em Lisboa da casa commercial Zagury & C.ª, de Londres, que lhe entregou uma proposta para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, segundo os projectos e cadernos de encargos, elaborados pelo governo.

A proposta pede garantia de juro de 4 1/2 % em relação á importancia do orçamento; e offerece fazer imediatamente o deposito de 8 contos, exigido pela lei. Os trabalhos começarão no menor prazo de tempo possivel, por estarem já subscriptas as sommas necessarias por um grupo de capitalistas ingleses.

Esta proposta merece estudo e consta que o governo vae tomá-la em consideração.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

As obras do caminho de ferro central de Aragão na parte de Valencia estão quasi concluidas até Puig. A estação de Valencia já está começada.

*

Foi prorrogada a concessão do caminho de ferro de Moreda a Granada, estabelecendo-se como condição essencial um plano de desenvolvimento da linha, cuja execução abreviará muito as obras, e caducando a concessão quando não seja dado regular cumprimento ao novo plano.

*

Projecta-se uma nova organização de inspecção technica e administrativa de caminhos de ferro, a que devem corresponder as linhas de Madrid a Caceres e Portugal, Soria, Oeste e Noroeste.

Como é natural, affirma-se que esta novidade não importará augmento de despesas.

*

Em Bilbao constituiu-se uma companhia com o capital de 500.000 pesetas, já subscripto, para tomar a concessão e exploração do caminho de ferro do S. Sebastião a Hernani.

*

Na Direcção Geral das Obras Publicas de Hespanha foi apresentado o projecto e pedido de concessão de uma linha de carros electricos entre Linares e Puente de Beas, por Baeza, Ubeda e Villacarrillo.

França

As linhas francesas de interesse geral, em exploração no anno de 1900, attingiam uma extensão de 38.263 kilometros, mais 260 kilometros que no anno anterior.

A extensão explorada das linhas de interesse local, no mesmo anno, era de 4.783 kilometros.

Os tramways serviam a exploração de 4.226 kilometros.

Na Argelia, a rede de interesse geral em 1900 tinha chegado a um desenvolvimento de 2.933 kilometros; a rede de interesse local 43 kilometros; as linhas de tramways 211 kilometros — tendo-se projectado e prosseguido a construcção de 3.472 kilometros de interesse geral, 162 kilometros de interesse local e 337 kilometros de tramways.

*

M. Brieux, o notável dramaturgo sociologo, auctor da peça *Les Remplaçantes* — que é como quem diz *As amas* — e que tão grande exito tem tido em Paris, M. Brieux é um benemerito, que com muito entusiasmo tem estudado a questão da alimentação das crianças nas grandes cidades, e da protecção das crianças de mama que são dadas a criar a mulheres dos campos. Neste sentido, começou por pedir ás companhias de caminhos de ferro francesas a concessão de bilhetes muito baratos, representando um bonus de 75 por cento para uso dos pais e mães das crianças que estivessem a criar longe das cidades.

As companhias não annuiram inteiramente ao pedido, mas logo proporcionaram uma reducção de meio preço, lembrando a constituição de uma sociedade protectora da infancia, que se encarregasse de exercer a indispensavel vigilancia sobre a visita dos pais ás crianças entregues a amas, de modo a evitar abusos, que provavelmente se dariam com a concessão de bilhetes reduzidos. As companhias tornariam essa sociedade depositaria dos bilhetes, confiando aos seus cuidados a acertada distribuição.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portugueses

Festa dos Taboleiros em Thomar nos dias 23 a 25
de Junho de 1901

Bilhetes de ida e volta por preços reduzidos validos para os comboios ordinarios :— Ida, nos dias 22 e 23 de junho inclusivè.— Volta nos dias 23, 24 e 25 de junho inclusivè.

Das estações abaixo indicadas a Payalvo e volta :

Lisboa Rocio, ou Caes dos Soldados e Braço de Prata, Olivae e Sacavem, 1.^a classe, 3\$900; 2.^a classe, 3\$200; 3.^a classe, 2\$100; Alhandra, 3\$300; 2\$500; 1\$800; Villa Franca e Carregado, 2\$900; 2\$200; 1\$600; Azambuja, 2\$300; 1\$600; 1\$100; Sant'Anna, 1\$900; 1\$500; 1\$000; Santarem, 1\$510; 1\$170; 840; Valle de Figueira, 1\$200; 930; 660; M. Miranda, 900; 700; 500; F. Novas, 600; 480; 340; Entroncamento, 480; 380; 270; C. de Maçãs, 290; 220; 160; Pombal, 1\$570; 1\$220; 880; Abrantes, 1\$400; 1\$090; 790; Crato, 3\$450; 2\$800; 1\$950; Portalegre, 4\$000; 3\$100; 2\$200; Elvas, 5\$500; 4\$300; 3\$050; Castelo Branco, 4\$400; 3\$430; 2\$460.

Aos preços indicados acresce o imposto de sêllo.

As creanças de mais de tres annos pagam bilhete inteiro.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 13 de maio de 1901.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Serviço combinado com as companhias dos caminhos de ferro de Salamanca á fronteira de Portugal, Medina del Campo a Salamanca e Norte de Hespanha.—Festas de Santo Isidro em Madrid, nos dias 15 a 20 de maio.

Por este motivo vender-se-hão nas estações abaixo indicadas para a de Madrid, bilhetes de ida e volta pelos seguintes preços reduzidos :

Porto e Campanhã, 1.^a classe, 16\$750; 2.^a, 12\$750; 3.^a, 8\$000; Braga, 17\$50; 13\$500; 8\$700; Viana, 18\$550; 14\$100; 9\$150; Penafiel, 15\$550; 11\$800; 7\$500; Regoa, 13\$750; 10\$400; 6\$500; Pinhão, 13\$050; 9\$850; 6\$100; Tua, 12\$700; 9\$550; 5\$900.

Para mais esclarecimentos, ver os cartazes affixados nos logares do costume.

ARREMATAÇÕES

Caminho de ferro do Estado

Conselho de administração

Fornecimento de carvão

Faz-se publico que em sessão de hontem 7, foi por este conselho resolvido incluir na lista das qualidades de carvão Cardiff, que figura nas condições do fornecimento de carvão para as linhas do Estado, que fará objecto do concurso em 21 do corrente o carvão «Nixon's Merthyr» que não figurará na referida lista.

Lisboa, 8 de maio de 1901.

Construcção de pontes

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 de julho proximo futuro serão recebidas na secretaria d'este conselho (edifício do Ministerio das Obras Publicas) as propostas que forem apresentadas para o concurso publico que, pela 1 hora da tarde d'esse mesmo dia, se ha-de realizar para a construcção e exploração das pontes sobre o rio Douro, no Pinhão e no Pocinho, conforme o programma e caderno de encargos publicados no «Diario do Governo» n.º 84, de 17 do corrente, e que se acham patentes na referida secretaria, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 4 da tarde. Lisboa, 22 de abril de 1901.

CALDAS DA FELGUEIRA—CANNAS DE SENHORIM (BEIRA ALTA)

Estabelecimento Thermal

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

Excellentas aguas mineraes para doenças
de pelle, rheumatismo,
estomago, garganta, etc., etc.

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.^a a 5.^a classes; duas salas para douches, uma para senhoras e outra para homens, e a mais completa sala de inhalação, pulverização e aspiração, com gabinetes annexos e independentes para toilette.—É sem duvida o melhor do reino e o mais barato.

Grande Hotel Club—Abre em 25 de maio.—Estação do correio e telegrapho, medico, pharmacia e casa de barbear.

Magnificas accomodacões desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em **Lisboa**, rua do Alecrim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.^o, referente ao GRANDE HOTEL.

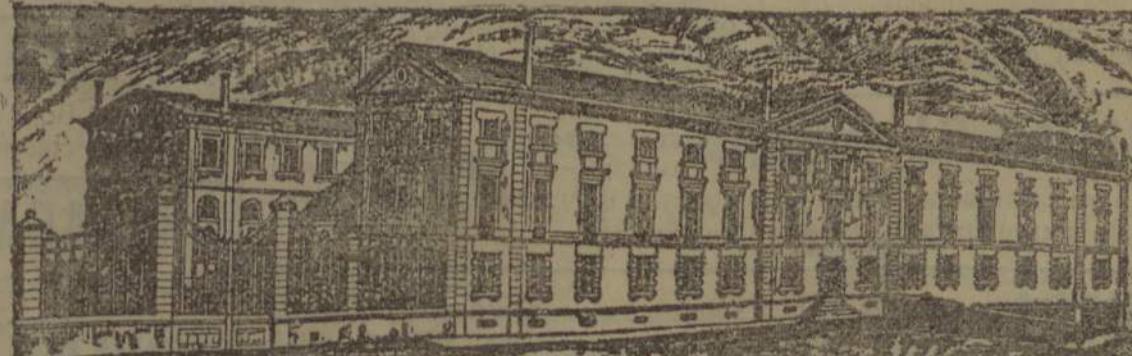
Correspondencia para **Caldas da Felgueira**, ao gerente da companhia do GRANDE HOTEL.

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacia e drogarias, e no deposito geral: **Pharmacia Andrade**, rua do Alecrim, 125.

A exploração do Hotel está a cargo da Companhia do Grande Hotel Club.

VIAGEM.—Faz-se toda em caminho de ferro até Cannas (Beira Alta), e d'ahi 5 kilometros em bons carros.—A estação de Cannas, na linha ferrea da Beira Alta, está directamente ligada com todas as linhas ferreas hespânholas que entram em Portugal por Badajoz, Caceres, Villar Formoso, Barca d'Alva e Tuy.

De 15 de maio a 30 de setembro os comboios sud-express e expresso-Medina param em Cannas de Senhorim.



AGENDA do VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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 artificiaes—F. Delport, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^o

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.^{er} ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

PORTO **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Prop. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—1.800 a 1.840 réis diarios.

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

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

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

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

CINTRA **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.600 réis a 2.000 réis.—Proprietario, João Nunes.

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

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

MADRID **Cesar Fereal.**—Agente commercial 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 aduanas y trasportes.

ESTORIL **Hotel de Paris.**—Casa de 1.^{er} ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos—Preços razoaveis.—Prop. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ **Grande Hotel Lisbonense.**—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.^{er} ordem. Diaria 1.200 a 2.000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

LEIRIA **Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceito 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 1.000 réis por dia até 1.500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

NAZARETH **Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Prop. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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, 37.

PRODUCTOS

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



Steam Packet Company
MALTA REAL INGLEZA

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

Em 28 de Maio

O paquete **Nile**.

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

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capelistas, 31, 1.^o

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	Lisboa	Sacavém	Lisboa
Part. Cheg.					
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-44 m.	7-5 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	7-24 m.	8-5 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	9-0 m.	9-15 m.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	9-59 m.	10-10 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-25 m.	10-54 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-9 m.	11-25 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	11-10 m.	12-9 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	11-54 t.	12-30 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	1-40 t.	1-24 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	7-55 t.	8-39 n.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-5 t.	9-0 n.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-30 t.	9-44 n.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-45 t.	10-4 n.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	5-45 t.	10-15 n.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-30 n.	12-30 n.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	12-30 n.	12-55 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	1-55 n.	7-35 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	b 5-40 m.	8-18 m.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 11-10 m.	9-20 m.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	b 11-20 m.	9-20 m.
10-15 n.	10-40 n.	—	—	b 11-36 t.	9-12 t.

C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ

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

C. Sodré Cascaes C. Sodré

6-15 m. | 7-20 m. | 6-15 m. | 7-20 m.

7-45 m. | 8-50 m. | 7-45 m. | 8-40 m.

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

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

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

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

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

a 1-40 t. | 2-17 t. | 12-15 t. | 1-20 t.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12-30 n. | 1-35 n. | a 11-25 n. | 12-2 n.

Lisboa Cintra Lisboa

6-30 m. | 7-36 m. | 5-15 m. | 6-14 m.

8-5 m. | 9-12 m. | 6-35 m. | 7-34 m.

9-40 m. | 10-45 m. | 7-48 m. | 8-57 m.

11-20 m. | 12-27 t. | 9-25 m. | 10-25 m.

1-0 t. | 2-7 t. | 11-0 m. | 12-1 t.

2-35 t. | 3-42 t. | 1-5 t. | 2-5 t.

4-35 t. | 5-42 t. | 3-46 t. | 4-0 t.

5-35 t. | 6-41 t. | 5-0 t. | 4-0 t.

7-35 t. | 8-42 n. | 5-55 t. | 6-55 t.

9-0 n. | 10-7 n. | 6-55 t. | 7-55 t.

10-1 n. | 11-32 n. | 8-55 n. | 9-56 n.

512-45n. | 1-52 n. | 10-50 n. | 12-5 n.

Lisboa Guarda Lisboa

b 8-30 m. | 12-50 n. | 1-50 n. | b 32 t.

11-0 m. | g 11-36 n. | 1-50 n. | b 537 t.

10-30 n. | 7-9 m. | 6-55 t. | 4-10 m.

10-30 n. | 8-45 n. | 10-37 m. | 4-0 t.

10-30 n. | 8-45 n. | 4-10 m. | 5-58 m.

10-30 n. | 8-45 n. | 5-58 m. | 6-2 t.

10-30 n. | 8-45 n. | 6-2 t. | 7-41 m.

10-30 n. | 8-45 n. | 7-27 t. | 5-45 m.

10-30 n. | 8-45 n. | 5-58 m. | 6-43 t.

10-30 n. | 8-45 n. | 6-43 t. | 7-35 m.

10-30 n. | 8-45 n. | 7-35 m. | 8-15 m.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-15 m. | 8-32 t.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-32 t. | 8-57 t.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-57 t. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

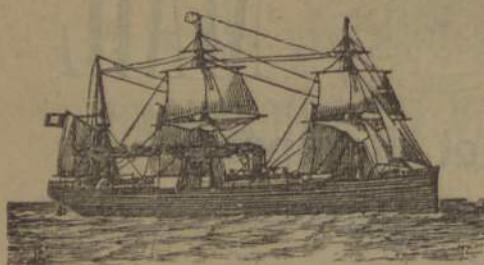
10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

10-30 n. | 8-45 n. | 8-45 n. | 8-45 n.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFICIAL

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

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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Reichstag**. Sahirá a 30 de maio.

Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **General**. Sahirá a 17 de maio.

Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **S. Paulo**. Sahirá a 18 de maio. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Parthia**. Sahirá a 31 de maio.

Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Barnabé**. Sahirá a 24 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Port Vendres, Cette e Marselha, vapor frances **Saint Mathieu**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeus (em direitura), vap. frances **Brésil**. Sahirá a 22 de maio.

Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor frances **Cordillère**. Sahirá a 20 de maio. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Anvers, vapor sueco **Karin**. Sahirá a 20 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 20 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Huelva, Sevilha e Cadiz, vapor hespanhol **Luiz de Cuadra**. Esperado de 17 a 18 de maio.

Agente, Nicolas de Goyri, Rua do Alecrim, 12.



Las Palmas, Cabo, Port Elizabeth, East London, Natal e Lourenço Marques, vapor alemão **Kaiser**. Sahirá a 22 de maio.

Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Lourenço Marques, vap. frances **Comombia**. Sahirá a 1 de junho. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Madeira, St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas) Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de maio.

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



Marselha e Genova com escala por Tanger e Barcelona, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, Orey Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus, vapor alemão **Itaparica**. Sahirá a 22 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a 18 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Karthago**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Explorer**. Sahirá a 17 de maio. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va- por alemão **Buenos Ayres**. Sahirá a 22 de maio. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va- por alemão **Pernambuco**. Sahirá a 5 de junho.

Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Corrientes**. Sahirá a 1 de junho. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 21 de maio. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 22 de maio.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 23 de maio.

Agentes, E. Pinto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais commoda 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.