

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARIO

	Paginas
TRACÇÃO ELECTRICA EM LISBOA, por V. Porto.....	177
OS CAMINHOS DE FERRO DO VALLE DO CORGO E TUA.....	179
PARTE OFFICIAL — Portarias de 29 de Maio e 1 de Junho do Ministerio das Obras Publicas e decreto de 4 de Junho do Ministerio do Reino.	180
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	181
BILHETES ESPECIAES.....	182
NOTAS DE VIAGEM — XIII Bolonha e Florença.....	182
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA REAL.....	183
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Par's, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	183 a 185
TRACÇÃO ELECTRICA.....	186
AUTOMOBILISMO.....	186
OS BILHETES DE ASSIGNATURA NO ESTRANGEIRO.....	186
LINHAS PORTUGUEZAS — Mirandella a Bragança — Beira á Zambezia — Cintra á Praia das Maças — Mormugão.....	186
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Russia.....	187
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA — Parecer do conselho fiscal.....	187
AVISOS DE SERVICO.....	188
ARREMATACOES.....	189
AGENDA DO VIAJANTE.....	190
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE JUNHO DE 1901.....	191
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	192

## TRAÇÃO ELECTRICA EM LISBOA

Em breves dias Lisboa vae ser dotada com o importante melhoramento da tracção electrica.

As suas ruas estreitas não justificam certamente o emprego exclusivo de conductores aereos para a transmissão da energia electrica, estando naturalmente indicado o systema mixto de conductores aereos e subterraneos como o mais adequado ás condições em que se encontram os arruamentos da capital.

Sob o ponto de vista esthetico, não se enriqueceu a cidade com o emmaranhado dos fios que attingem em muitos locais o aspecto de verdadeiras rêdes, em outros o de enxugadouros.

Tambem os acanhados passeios das principaes ruas commerciaes que naturalmente eram reservados ao transito dos peões, foram inutilizados com o peijamento á circulação que lhes resulta de terem sido destinados a alicerces de desgraciosos mastros, que nem a verticalidade respeitaram.

Dispostas sem a menor consideração pelas naturaes exigencias de uma capital civilizada, foram collocadas as deselegantes columnas em pontos subordinados exclusivamente ás conveniencias da sua instalação.

A capital tem sido tratada pela empresa dos tramways sem o menor respeito pelos seus justos foros municipaes, e este desprezo absoluto pelos seus habitantes está largamente demonstrado no estado verdadeiramente desolador em que foram transformadas as ruas, que hoje constituem propriedade da empresa, o que vae ainda ser aggravado com o desbaste que em muitas das suas ruas principaes tem de soffrer o seu bello arvoredo.

Muitas municipalidades estrangeiras, preocupando-se

com os interesses dos seus municipes, recusaram a admissão, no centro das povoações, do systema de conductores aereos.

Outras, ultimamente, exigiram a substituição d'este systema, onde se achava installado, pelo de conductores subterraneos, bem que o custo d'esta instalação fosse consideravelmente mais elevado.

Só com restricções na sua applicação se tem moderadamente adoptado o systema de conductor aereo, que effectivamente constitue um modo de tracção simples e economico, muito generalizado na Europa, como na America, adoptado nas colonias inglezas, no Cabo, nas Indias, Australia, Japão, no Sião, em Java, e até na Persia.

Reconhecido, porém, com os exemplos de Blackpool e Budapest, a possibilidade de exploração dos tramways electricos com os conductores subterraneos, com grande vantagem sobre os conductores aereos, generalizou-se aquelle systema, actualmente applicado, entre muitas outras linhas nas de Behrenstrass Treptow, em Berlim, em que se applicou o systema mixto de tracção subterranea e aerea, no tramway de Charenton á Praça da Bastilha em Paris, em tramways em New-York, em Chicago, em Washington.

Em virtude do seu modo de construcção, os tramways de canalização subterranea são os que sob o ponto de vista da segurança absoluta estão naturalmente indicados como systema a adoptar na interior das grandes cidades, quando, como em Lisboa, as ruas são de largura muito reduzida.

Outro systema, mais moderno e a que está reservado grande futuro, o da «distribuição superficial», tem sido empregado com bastante successo em Washington, nos tramways de Tours a Saint Avertin, e de Romainville a Paris.

Em todos estes systemas se tem procurado obviar aos grandes inconvenientes que são inherentes ao systema de trolley aereo, hoje em parte modificado com os aperfeiçoamentos introduzidos modernamente, e corrigido por fiscalização official rigorosa por parte das estações competentes.

E' do maior interesse o estudo dos regulamentos e cadernos de encargos a que está sujeita a construcção e exploração das linhas de tracção electrica nos diferentes paizes em que a segurança do publico merece o disvello e attenção que aos poderes publicos incumbe, muito especialmente em instalação d'esta natureza.

Estas disposições de natureza legal, pelo que respeita aos seus effeitos, são completadas com regulamentos e instrucções da companhia exploradora, perfeitamente detalhadas e que são submettidas á approvação official, para garantia da vida dos passageiros e dos transeuntes a pé ou em vehiculos ordinarios. Referem-se estas prescripções tanto á boa disposição e funcionamento do material circulante como á distribuição conveniente



da energia que alimenta os motores electricos das carruagens.

Os tramways electricos, circulando na via publica, podem ser causa de accidentes graves pela sua velocidade exagerada, falta de signaes de prevenção, descarrilamentos ou insufficiencia de freios para uma prompta paragem.

Alem d'estes perigos, em grande parte communs a todos os systemas de tracção mecanica, ha os que os passageiros podem soffrer com contactos eventuaes com osapparelhos ou circuitos electricos.

A velocidade é sempre regulamentada, tendo-se em attenção as condições das differentes secções do percurso dos tramways, e muito especialmente circumstancias locais, sendo em Inglaterra imposto pelo Board of Trade um disjuntor automatico limitador da velocidade que não deve exceder o maximo absoluto de 16 kilometros á hora.

Os signaes de prevenção, sendo perceptíveis a distancia sufficiente para despertar a attenção dos peões, dos cocheiros e conductores dos carros, evitam em geral desastres de atropelamentos e collisões, muito principalmente se são acompanhados de systemas de freios promptos de manobra e energicos de acção, para determinarem a paragem rapida dos vehiculos.

As disposições adoptadas nas carruagens devem tornar impossivel que os passageiros soffram qualquer choque electrico.

Com um perfeito isolamento dos cabos e dos apparelhos, e existindo convenientemente collocados, fusíveis, para-raios e corta-circuitos, para servirem de protecção contra as descargas atmosphericas ou contra o aquecimento exagerado dos conductores, não terão os passageiros a recear nenhum accidente.

E' sobretudo no bom funcionamento da distribuição da energia electrica na via publica que reside toda a segurança do systema, e de outros serviços publicos que pela exploração da tracção electrica podem ser consideravelmente prejudicados, como são as distribuições do gaz e da agua, os serviços telegraphicos e telephonicos.

A intensidade da corrente que passa nos conductores aereos sendo de grande potencial, o contacto accidental de um d'estes cabos ou fios com pessoas ou animaes, directamente ou por intermedio de um corpo mais ou menos conductor, pode originar a morte, e com qualquer vehiculo pode incendiar-o.

Comtudo estando os fios a uma altura sufficiente que com a maxima flecha não possam atingir a carga mais alta de um vehiculo, não se adoptando secções inferiores de diametro de 7 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> para impedir rupturas causadas pela pressão do trolley, nem secções muito fortes superiores a 10 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> para evitar choques muito violentos se o fio se distende bruscamente, tendo-se em attenção no calculo das dimensões aos esforços mechanicos a que estes fios estão sujeitos, as variações de temperatura e pressão do vento, e estabelecendo-se um perfeito isolamento da linha aerea, diminue-se muito a probabilidade dos accidentes devidos ás descargas electricas por contacto directo ou indirecto com o conductor.

As estações officiaes fixam o maximo potencial admissivel nos conductores, mas ainda que elle não exceda 500 volts os effeitos de um choque produzido por uma corrente d'esta intensidade não podem deixar de ser fataes. Nos paizes sujeitos a tempestades violentas, ou neves intensas, são para recear rupturas dos fios, e assim é nessas regiões que se registram accidentes funestos como o de 1897 em S. Luiz nos Estados Unidos, em que um temporal derrubou os fios electricos fulminando todas as pessoas e animaes que se achavam nas ruas.

São comtudo rarissimos taes accidentes.

O contacto accidental dos conductores com fios de tensão mais fraca, como os da distribuição da luz electrica, fios telegraphicos ou telephonicos, determina nestes a tensão exagerada de 500 ou 600 volts, e torna perigoso o seu circuito tanto para os empregados d'estes serviços como para os proprios fios e apparelhos cujo isolamento pode ser destruido por esta tensão excepcional; as lampadas electricas serão destruidas n'estas condições, os apparelhos poderão ser incendiados.

Disposições especiaes de protecção tem sido adoptadas, mas a unica medida racional é fazer as transmissões telephonicas subterraneas, porquanto o contacto do conductor aereo do tramway com os fios de telephone só se pode dar com a ruptura d'estes, o que é frequente.

Em 1898 a estação Central telephonica de Zürich foi completamente incendiada pela ruptura de fios telephonicos por effeito das neves que estabeleceu a comunicação da rede telephonica com a dos tramways electricos.

Nos fios telegraphicos e telephonicos adoptam-se como meio de protecção disposições especiaes, mas geralmente pouco efficazes. O emprego de corta circuitos fusiveis deve ser feito cautelosamente, porque, mal estabelecidos, podem ser causas dos maiores perigos, formando se faiscas em arco de alta tensão.

As redes dos tramways de trolley aereo na occasião de trovoadas são muito sujeitas ás descargas atmosphericas que são formadas por electricidade a um alto potencial.

Por meio de pára-raios convenientemente dispostos se podem evitar os accidentes que d'este facto resultariam. E' indispensavel assegurar a passagem directa para a terra da electricidade atmospherica sem o que seriam destruidos os isoladores do fio aereo, deterioradas as carruagens e os motores inutilizados e incendiada a officina central.

E' pelos carris que o circuito se fecha, mas como estes não estão isolados, estabelecem se derivações de corrente.

Sendo as canalizações da agua ou do gaz bons conductores, se podem ser atingidos por uma corrente de derivação e nos carris ha uma differença de potencial sensível, podem dar-se prejuizos consideraveis atacando e destruindo as tubagens por effeito da electrolyse, muito especialmente nas juntas.

Os processos seguidos modernamente no assentamento das vias para os tramways permitem uniformizar o potencial da corrente de retorno.

Os accidentes graves até ao ponto de determinarem incendios provenientes da explosão do gaz de iluminação não se podem dar actualmente em linhas perfeitamente assentes e em que não se produzem derivações sensiveis.

Em Inglaterra o Board of Trade impoz ás companhias de tramways não exceder uma differença de potencial de 7 volts entre os pontos da via de retorno mais afastados e a officina central.

Em França o Comité de Electricidade dos Correios e Telegraphos abaixou este limite a 5 volts.

Com carris de aço cuja conductabilidade especifica é 8 a 12 vezes menor do que a do cobre, é nas juntas que existe a resistencia proveniente da insufficiencia de continuidade pelas eclisses.

As junções electricas — Chicago —, Edison Brown, e Brown asseguram uma perfeita continuidade electrica.

A soldadura electrica dos topos dos carris e muito modernamente a soldadura a ferro fundido suprime as juntas e parece assegurar a passagem do circuito em boas condições.

Não tem comtudo este ultimo processo a sancção da



prática sendo para reccar rupturas de carris, especialmente no inverno pelos desiguaes coefficients de dilatação do aço e do ferro fundido.

As juntas soldadas por um ou outro systema devem fazer desaparecer derivações sensíveis e impedir o abaiamento de potencial que, quando se produz, é origem de completa destruição das canalizações metálicas que estão próximas.

E' indispensavel porém que as vias dos tramways não estejam em contacto com essas canalizações, ou de uma maneira geral com estruturas metálicas, como pontes de ferro, carris de outras linhas, etc.

Em taes condições as derivações da corrente de retorno produzem-se e podem dar logar a corrosões.

Só um isolamento perfeito dos carris do tramway pode evitar estes prejuizos assegurando-se a perfeita continuidade electrica, devendo mesmo duplicarem-se as precauções contra qualquer interrupção de corrente.

Não são só para temer os perigos materiaes provenientes de um contacto accidental dos conductores com os fios das linhas telegraphicas ou telephonicas.

Quando estas linhas estão próximas de um conductor de energia electrica, originam-se perturbações consideraveis naquellas communicações que são influenciadas pela differença d'intensidade que ha entre as correntes de energia electrica e a das linhas telegraphicas ou telephonicas.

Uma das influencias mais notaveis é sem duvida a que actua nos telephones quando estes empregam a terra para fechar o circuito.

A mistura de correntes que pode produzir-se origina ruidos mais ou menos intensos, que tornam confusa e incommoda a conversação pelo telephone.

Os effeitos de indução a distancia ou electromagneticos ou electrostaticos são tambem muito sensíveis, sendo consideravel a perturbação tanto nas transmissões telephonicas como nas telegraphicas.

Não mudando estas linhas, é indispensavel estabelecer o retorno por outro fio para se attenuarem estes effeitos bastante prejudiciaes.

E' certo que a canalização telephonica a um fio é incompleta e que portanto se impõe em taes condições o assentamento dos segundos fios.

Em França e Allemanha as companhias de tramways electricos teem sido obrigadas a largas indemnizações pela mudança ou modificação de linhas telegraphicas e telephonicas preexistentes, mas não lhes tem sido imposta a responsabilidade do assentamento d'um segundo fio.

Estas rapidas considerações mostram a necessidade de uma regulamentação especial sobre a exploração dos tramways electricos afim de prevenir desastres ou accidentes que pôdem ser evitados com prescrições technicas a fazer observar pelas empresas.

A segurança da vida e haveres dos cidadãos exige que por parte dos poderes publicos, urgentemente, sejam publicadas disposições regulamentares, para tranquillidade dos espiritos bastante alarmados com o receio das consequencias de estabelecimento de uma rede de distribuição de energia electrica a uma alta tensão, quando não sejam tomadas de antemão as indispensaveis medidas de precaução e assegurada a sua observancia com uma fiscalização technica effectiva e rigorosa.

Do talento e prestimosas qualidades de trabalho do nobre Ministro das Obras Publicas esperamos as providencias regulamentares que um tão importante serviço exige para ser explorado em conformidade com os principios de segurança publica e em harmonia com as regras que a sciencia moderna indica como devendo ser absolutamente observadas.

V. PORTO

## Os caminhos de ferro do Valle do Corgo e Tua

É exacta a noticia, publicada em diversos jornaes, de que o Conselho de Ministros, em uma das suas ultimas sessões, resolveu, em principio, mandar effectuar a construção do caminho de ferro do Valle do Corgo e o prolongamento do caminho de ferro de Tua, de Mirandella a Bragança.

O governo encarregou o sr. ministro das Obras Publicas de apurar a melhor solução, parecendo que, em ultimo caso, será feita a construção por conta do estado, pelo fundo creado pela lei dos caminhos de ferro, de 1899, ou por uma capitalização garantida por esse fundo.

A situação das duas construcções projectadas é como passamos a expôr.

Um grupo de inglezes, representado pelo sr. Fortunato Zagury, offereceu-se para construir o prolongamento do caminho de ferro de Tua, de Mirandella a Bragança, com a garantia de juro de 4 1/2 por cento. Foi esta proposta que, levada a conselho, determinou a resolução do governo. Segundo consta, o sr. ministro da Marinha, que foi governador civil do districto de Bragança, e que tem a sua casa no districto de Villa Real, advogou calorosamente a construção dos dois caminhos de ferro, conjugando-os para a resolução do governo, como devida satisfacção aos povos transmontanos. Instancias de outros elementos já se tinham produzido junto do governo, entre os quaes não podemos deixar de mencionar o sr. dr. Abilio Beça, governador civil de Bragança, que actualmente se encontra em Lisboa, aonde veio principalmente por causa d'este assumpto. O sr. ministro da Marinha conseguiu convencer os seus collegas da excellencia das razões apresentadas, e o conselho accordou na construção definitiva d'aquellas linhas ferreas, pelo modo que pareça mais conveniente. Para Bragança, é provavel que se abra concurso; e se elle ficar deserto, ou em condições inaceitaveis, o governo mandará proceder á construção de conta propria.

Para o caminho de ferro do Valle do Corgo ha uma concessão feita ao sr. Antonio Julio Pereira Cabral, e socios. Mas essa concessão, que já tem alguns annos, foi apenas concessão provisoria, dependendo a concessão definitiva de se realizar o deposito. E o começo da construção teria de realizar-se dentro de seis mezes da concessão definitiva. Sómente não se fixou prazo para a realização do deposito, que é o ponto de partida dos outros tramites officiaes. Por isso a concessão não tem andado, sem comtudo estar caduca. Para regularizar este estado de coisas, vae ser intimado o concessionario, segundo consta, para realizar o deposito fixado na concessão provisoria dentro de quinze dias da intimação. E ou o deposito se realiza, e a concessão prosegue nos seus termos, ou é declarada caduca, e nesse caso o governo abrirá concurso, ou fará a construção por conta propria, semelhantemente como para o prolongamento de Bragança.

Confirmando todas estas informações, relembram as *Novidades* que o sr. Emygdio Navarro, quando ministro das Obras Publicas, logo no primeiro dia da sua apresentação na Camara dos Pares, respondendo a uma pergunta de Lopo Vaz, declarou que punha todo o seu empenho na construção do caminho de ferro do Corgo, que, com o de Bragança, representa o indispensavel fomento devido aos povos transmontanos.

E desde então tem sido um persistente defensor d'aquelles melhoramentos.



As capitães dos dois districtos transmontanos são as únicas, de entre as do continente, que estão privadas do beneficio da viação accelerada. Ha bastantes annos que todas as outras estão servidas; só Villa Real e Bragança teem estado privadas d'esse beneficio, como se aquelles districtos, tão recommendaveis por tantos titulos, fossem filhos espurios da patria portugueza. Uma lei votada na ultima sessão legislativa inicia esse melhoramento para os Açores: o que mais aggravaria aquella desigualdade se continuasse a manter-se. Procedeu com justiça o governo, embora a satisfação seja tardia.

Bragança é o solar da dynastia reinante, e cidade que vale mais que outras capitães de districto. Não está no ultimo escalão. Mas só aquella consideração devia ser bastante, como homenagem á dynastia, que não ficava honrada com ser representada por um burgo abandonado. Além d'isso, o estado paga para o caminho de ferro de Tua garantia de juro; e o prolongamento para Bragança é o unico meio de diminuir progressivamente esse cargo. Sobre as outras razões, a propria razão economica aconselhava de ha muito a construcção d'aquelle prolongamento.

Villa Real é a cabeça do districto, em que está incorporada a parte principal da região duriense. E nelle estão as magnificas estancias de aguas de Pedras Salgadas e de Vidago, que podem rivalizar com as melhores do estrangeiro. Só um paiz descuidado das suas riquezas naturaes, como tem sido o nosso, é que podia ter até agora sem um serviço regular de viação aquellas duas estancias, que bem podiam ser procuradas pelos estrangeiros, se o accesso a ellas pudesse realizar-se com as commodidades que hoje se não dispensam.

Nestas considerações, que perfilhamos, temos sido acompanhados na imprensa por varios collegas, e ainda bem que as terras de Bragança encontram tão boa defesa para os seus interesses.

A linha de Mirandella a Bragança, no seu trajecto de 73 kilometros, vae drenar os productos assás variados de uma região relativamente povoada, em que abundam elementos de riqueza, cujo abandono nos deve envergonhar perante o estrangeiro e na propria consciencia publica.

Basta attender a que no concelho de Bragança, o mais rico de todo o paiz de jazigos de estanho, se está procedendo, por parte de empresas estrangeiras, a custosas installações e trabalhos de exploração. São especialmente notaveis as de Paredes, Coelhosa e Parada, em poder de francezes, belgas e inglezes. A subida cotação que ultimamente tem attingido o wolfram, que alli se encontra alliado ao estanho, determinou a actividade com que se estão fazendo as actuaes explorações, cujo desenvolvimento depende principalmente da facilitação dos transportes desde os jazigos mineiros até o Porto.

Todo o norte do districto de Bragança é ricamente dotado de mineraes, tendo-se por vezes manifestado muitos jazigos de chumbo, antimonio, antracite, marmores, e encontrando-se vestigios até de prata e de ouro.

A este respeito lembra, e lembra muito bem, um nosso collega na imprensa, que de empresas de pesquisas e explorações não determinará alli a construcção do caminho de ferro, que virá quicá a ser o de mais intensa acção economica no desenvolvimento d'este ramo de riquezas! A quantos milhares de braços não virá a dar emprego a industria mineira alli!

A construcção d'este caminho de ferro é cada vez de mais instante necessidade. A linha do Tua attinge apenas o limite sul da região que serve, sendo facto averiguado que a quasi totalidade do trafego se faz entre as estações extremas d'ella.

A linha a construir de Mirandella a Bragança vae, pois, encontrar no seu caminho o trafego já creado de productos do territorio que fica ao norte de Mirandella, trafego que é de prever se desenvolverá consideravel e rapidamente.

Nota-se que dos tres caminhos de ferro que o parlamento votou em 1883, sendo ministro das obras publicas o sr. Hintze Ribeiro, é o de Mirandella o que mais lisonjeiros resultados tem attingido e o que menos encargos está dando ao Estado. No anno findo deu um lucro liquido á Companhia Nacional de 487\$590 por cada kilometro, ao passo que a linha de Vizeu, que serve uma região mais rica e povoada, apenas rendeu á mesma Companhia o lucro kilometrico de 151\$206 réis.

Poucos annos de exploração bastaram a provar que a linha de Mirandella corresponde a necessidades locais impreteriveis. O seu prolongamento através a região que principalmente alimenta o seu trafego actual ha de tornar mais energica a sua acção de fomento: e, além dos beneficios que á riqueza publica sempre advem da existencia de tão poderoso instrumento de trabalho, a sua influencia sobre as receitas do Estado far-se-ha sentir por dois modos diversos, mas favoraveis ambos: diminuindo a garantia de juro que actualmente paga á linha de Mirandella pelo maior affluxo do trafego e augmentando, pelo mesmo motivo, as receitas do caminho de ferro do Douro.

Não é indifferente esta consideração. Depois das estações do Porto e da Regua, é a linha de Mirandella que com mais avultada quota, concorre para as receitas d'aquella grande arteria, e nesse facto encontra já hoje o estado importante compensação aos sacrificios que a linha transmontana lhe tem custado.

Não como commentario aos elogios que indevidamente teem sido dirigidos a individualidades que se ufanam de terem tomado a peito esta questão do caminho de ferro de Mirandella a Bragança, quando é certo que em vez de bema estimularem a combateram, mas simplesmente a titulo de informação, diremos que o *Correio da Noite* refere, garantindo-a, a informação de que no ministerio da marinha fazia alguém a mais tenaz opposição ao projecto, enchendo-o de ridiculo.

Ficamos apprehensivos se Bragança será considerada por certos sabios como... ultramar.

D'ahi, talvez.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas, de 13 do corrente mez: ha por bem approvar o projecto datado de 30 de abril findo, de transformação da passagem superior ao kilometro 330.459 da linha ferrea do norte, apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, para executar o assentamento da segunda via entre Espinho e Granja.

O que se comunica ao Director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias, para os effeitos devidos.

Paço, em 29 de maio de 1901. — Manuel Francisco de Vargas.

### Caminhos de ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a proposta da Camara Municipal de Moura, offerecendo como subsidio para a immediata construcção do troço da linha de sueste de Pias a Moura a importancia dos terrenos a expropriar e a quantia de réis 10:000\$000 para o edificio da estação de Moura;



Attendendo ás vantagens que resultam do referido prolongamento que fará, sem encargo sensível da exploração, augmentar o rendimento da linha, e cujo custo é diminuto:

Ha por bem auctorizar o conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado a acceitar os referidos subsidios e mandar louvar a Camara Municipal offerente pelo seu empenho em contribuir para o desenvolvimento da viação accelerada com tão valioso auxilio.

Outrosim determina Sua Magestade El-Rei que, em vista do auxilio prestado, se dê desde já cumprimento á regia portaria de 15 de junho de 1900, que auctorizou a construcção e se abra concurso para a execução da infra-estrutura do prolongamento de Pias a Moura, em harmonia com o respectivo projecto e orçamento approved por portaria de 23 de abril de 1900.

Paço, em 1 de junho de 1901.—*Manuel Francisco de Vargas.*

## Ministerio dos Negocios do Reino

### Direcção Geral de Administração Política e Civil

#### 2.ª Repartição

Vistas as informações officiaes e o disposto nos artigos 55.º n.º 3.º, 57.º e 425.º do Código administrativo: hei por bem approvar a deliberação da Camara Municipal do concelho de Moura, de 10 de abril ultimo, ácerca do emprestimo de 20:000\$000 reis, amortizavel em vinte annos pela annuidade maxima de 1:693\$448 réis, custeada pela importancia de 21 por cento da receita das suas percentagens directas sobre as contribuições do Estado, que pretende contrahir, afim de applicar metade do producto do mesmo emprestimo ao pagamento do preço das expropriações necessarias para o prolongamento do caminho de ferro de Pias áquella villa, e com o resto auxiliar a construcção da respectiva estação terminus.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, assim o tenha entendido e faça executar.—Paço, em 4 de junho de 1901.—Rei—*Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro.*

DOM CARLOS, por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as Cortes Geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º E' auctorizada a Junta Geral do districto de Ponta Delgada a contractar a construcção e exploração de um caminho de ferro entre a cidade de Ponta Delgada, o Valle das Furnas e a Villa da Ribeira Grande, nos termos das bases annexas, que ficarão fazendo parte integrante d'esta lei.

§ 1.º Se por qualquer circumstancia se não puder realizar o contracto definitivo que a junta geral fica auctorizada a fazer, ou se elle caducar por falta de cumprimento, por parte do concessionario, das condições nelle expressas, fica a mesma junta geral auctorizada a abrir novamente concurso sobre as bases approvadas pela carta de lei de 26 de julho de 1899, e quando tambem este não dê resultado, a proceder nos termos do § unico do art. 1.º da mesma lei.

§ 2.º A verba destinada a fazer face a quaesquer encargos resultantes da construcção d'este caminho de ferro, nos termos do paragrapho antecedente, será consignada annualmente no orçamento da junta geral do districto de Ponta Delgada, dentro dos seus recursos proprios e sem diminuição alguma das receitas do Estado.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da presente lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios de Obras Publicas, Commercio e Industria, a façam imprimir, publicar e correr.

Dada no Real Paço das Necessidades, aos 4 de junho de 1901.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro*—*Manuel Francisco de Vargas.*

### Bases para a construcção e exploração de um caminho de ferro na Ilha de S. Miguel

#### CAPITULO I

Obrigações que contrae a Empresa, condições relativas á construcção do caminho de ferro e ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, direito ao estado da Junta Geral do Districto de Ponta Delgada e da Empresa sobre diversas construcções e material fornecido.

Artigo 1.º A Empresa, entende-se por esta palavra o empresario ou primeiros concessionarios, ou a Companhia que organi-

zarem e á qual, com auctorização superior, traspassem os seus direitos, effectuará á sua custa, por sua conta e risco, e nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados neste contracto:

1.º Os estudos e construcção de um caminho de ferro de via reduzida, de tracção a vapor ou electrica, que partindo de Ponta Delgada siga até o Valle das Furnas, servindo as povoações de S. Roque, Livramento, Atalhada, Lagoa, Agua de Pau, Ribeira Chã, Praia, Villa Franca, Ribeira das Tainhas e Ponta Graça e de um ramal que entroncando neste, nas proximidades da Pranchinha, siga até a Ribeira Grande, approximando-se o mais possivel da povoação de Rabo de Peixe, assente em leito proprio ou na berma ou faixas das estradas, que, sem obstar ao serviço publico e com auctorização da Junta Geral, possam utilizar-se, sendo o dito caminho de ferro e ramal completos em todas as suas partes com todas as expropriações, aterros e escavações, officinas de pequena e grande reparações, edificios accessorios, casas de guardas, barreiras, passagens de nivel, muros de suporte, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas e, em geral, as obras de construcção previstas ou imprevisas, sem excepção, que forem necessarias para completo acabamento da linha ferrea e exploração da mesma.

§ 1.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, que a Empresa é obrigada a executar, são feitas conforme os projectos definitivos, por ella preparados, tendo a solidez necessaria, mas da maior simplicidade possivel e em harmonia com estas condições, depois de terem sido approvadas pelo Governo, ouvida a Junta Geral.

§ 2.º Estes projectos comprehenderão:

a) A planta geral dos caminhos de ferro, com indicação da collocação das estações, portos seccos, cursos de agua, estradas e caminhos atravessados, passagens superiores, inferiores e de nivel, edificios, e mais accessorios e dependencias do serviço das linhas, sendo esta planta na escala de 1 por 5.000;

b) O perfil longitudinal na escala de 1 por 5.000 para os comprimentos e de 1 por 500 para as alturas, contendo as seguintes indicações: Distancias kilometricas referidas á origem, comprimentos e inclinação de cada rampa ou declive, extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento das curvas com designação dos raios correspondentes;

c) O perfil transversal, typo de via e os indispensaveis para a boa intelligencia do projecto, na escala de 1 por 200;

d) As obras de arte na escala de 1 por 50 para um comprimento abaixo de 10 metros, de 1 por 100 para o comprimento de 10 a 100 metros, de 1 por 200 para um comprimento acima de 100 metros;

e) Uma memoria descriptiva e justificativa de todo o traçado;

f) Orçamento.

§ 3.º O numero e classe das estações e suas dependencias serão determinados nos projectos definitivos, devendo em todo o caso haver uma estação principal em Ponta Delgada com as accomodações necessarias para passageiros, mercadorias, e empregados, officinas, machinas e aparelhos para montagem, reparação e concerto de material de exploração, armazem, telheiros e deposito para arrecadação e pintura de material circulante, fossas para picar o fogo e mais aparelhos necessarios.

§ 4.º Dos projectos approvados fará a empresa tirar tres copias em tela que serão authenticadas pela Direcção Geral de Obras Publicas e Minas, uma das quaes ficará na posse do Governo, outra será entregue á empresa e outra á Junta Geral.

§ 5.º A Junta Geral reserva-se o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos no campo.

§ 6.º Para facilitar á empresa a organização do projecto que é obrigada a apresentar, a Junta Geral a titulo de esclarecimento fornecerá á empresa as copias das peças graphicas e escriptas do ante-projecto.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das machinas ou aparelhos, motores, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios, aparelhos hydraulicos, guindastes, signaes e em geral de todo o material fixo e circulante que fôr necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração.

3.º O estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado das linhas ferreas e a conservação e renovação do material e aparelhos que forem precisos para conservação do mesmo em bom estado de serviço.

(Continúa)

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Conforme o Aviso que adeante publicamos, a tarifa de transporte de madeiras, para Hespanha, combinada com a companhia de M. Z. A.—E. P. n.º 8 de pequena velocidade—foi ampliada ás estações de Tocina-Pueblo a Sevilha, pelos preços do grupo Casalla a Tocina.



## BILHETES ESPECIAES

**Bilhetes d'assignatura.** — Está sendo estudada pela Companhia Real uma modificação da tarifa de bilhetes d'assignatura nos arredores de Lisboa e Porto e entre Coimbra e Figueira, estabelecendo-se bilhetes mensaes por uns preços razoaveis, que serão inferiores á metade do preço de tres mezes, dando ao assignante que os renovar durante os quatro mezes seguintes o sexto mez gratuito, e aquelle que ainda continuar por quatro mezes terá mais o 11.º e 12.º mezes gratuitos.

São estas as bases que estão approvadas pela Comissão executiva, faltando só fixar os preços.

**Serviço de banhos.** — Começou hontem a vigorar o serviço de bilhetes directos por preços reduzidos, combinados entre as rêdes do Sul, Companhia Real, Beira Alta, Minho e Douro e Pova do Varzim.

Ha bilhetes do Sul para estações da Companhia Real, d'estas para aquella rêde, para algumas das da Beira, Minho Douro e Pova, e ainda da Beira Alta para Espinho e Granja.

**Touradas em Badajoz.** — Nos dias 22 e 23 do corrente haverá bilhetes por preços muitissimo reduzidos e verdadeiramente convidativos para Badajoz, por motivo da tourada que se realiza naquella cidade no dia 24.

Adeante publicamos o *Aviso* na respectiva secção.

## NOTAS DE VIAGEM

### XIII

#### Bolonha e Florença

Evidentemente quem viaja hoje na Europa fal-o muito mais commodamente e aproveita muito mais o tempo do que ainda ha poucos annos, graças aos comboios rapidos.

Antigamente havia que escolher entre soffrer os calores do dia, num comboio moroso, parando a cada momento, e evitar esse incommodo, indo de noite, sem nada ver e até sem dormir.

Hoje junta-se o util ao agradável, tomando-se os rapidos do dia que nos dão todas as commodidades, levando-nos rapidamente ao ponto de destino.

Eis porque eu tomei e aconselho o directo das 2 e meia da tarde, que me levou a Bolonha ás 6 horas.

Chegado á estação, quem não leva bagagem pesada e escolheu o hotel d'Italia, não precisa ir no carro da casa, sendo muito melhor aproveitar o tremvia electrico até a praça Neptuno, o centro da cidade, a dois passos da qual, á direita, no primeiro quarteirão da via Ugo Bassi, está o hotel.

Nesta primeira corrida de reconhecimento já se vae notando a differença de construcções dos edificios e seus porticos, o que parece constituir um luxo da cidade.

Quasi se pôde dizer que não ha duas casas eguaes, tal é a variedade.

As quatro ruas que se cruzam nas praças Neptuno e Victor Manuel são as principaes.

Emprega-se essa noite em travar conhecimento com as praças e avenidas, bem illuminadas e com estabelecimentos bem sortidos.

No dia seguinte, tomando-se ora os tremvias electricos que partem da praça irradiando para a circumvallação, ora trem, que é barato, 75 centimos a corrida ou 2 liras a hora, ou mesmo indo a pé, porque a maior parte das coisas a vêr encontra-se nos arredores da praça, num

raio de 500 metros, pôdem visitar-se todos os monumentos museus, egrejas etc.

Não esquecer o museu civico a galeria de bellas artes, algumas egrejas, o jardim publico.

Andando breve, pôde-se ter uma boa ideia da cidade e suas riquezas e partir no comboio das 2 e 58 da tarde; não se deve ir noutro, mais tarde, porque ha que vêr o caminho, que é interessantissimo.

A linha de Bolonha a Florença atravessa um dos pontos mais elevados dos Appeninos Toscanos, pondo o norte da Italia em relações com o centro e o sul, vencendo numerosas difficuldades do traçado pelas condições do terreno accidentado, que exigiu, nos primeiros 74 kilometros até Pracchia, ponto culminante da linha, a 615<sup>m</sup> d'altitude, 20 pontes sobre o Reno, e 23 tunneis, na extensão total de 7.916 metros; e d'ahi em diante outros 23 tunneis e viaductos de grande importancia, para a descida, em 24 kilometros, até Pistoia.

Ao sahir da estação deixamos á direita a linha que vae a Ferrara e entramos no valle do Reno, rio que atravessamos, pela primeira vez, numa bella ponte de 15 arcos.

O aspecto d'este valle é lindissimo; as gargantas por onde o comboio se embrenha são d'um aspecto selvatico encantador.

As obras d'arte succedem se quasi sem interrupção, e quem quizer ver a um e outro lado os aspectos sempre variados dos valles que se atravessam fugitivos, como frestas d'um grandioso edificio, tem que fatigar-se de andar no compartimento. O tunnel de Riola tem metros 2.621 o do Appenino ou S. Mommé 2.725.

A sahida d'este tunnel o panorama é encantador, á direita, e mais adeante convém vêr, á esquerda, os bellos horizontes dominando-se a cidade de Pistoia.

Deixamos então numa linha em zig-zags por sobre viaductos e atravessando tunneis, dos quaes o de Piteccio tem 1.755 metros e é dividido em tres galerias, formando dupla curva.

Nos 35 kilometros de Pistoia a Florença, a linha, sem deixar de ser interessante, não tem comtudo obras de arte extraordinarias.

Florença não é das cidades menos animadas á noite, pelo menos até a hora de fecharem os estabelecimentos.

As suas ruas Calzajoli e as que rodeiam a praça Victor Manuel, onde ha bellos restaurantes com concertos nocturnos e luxuosos estabelecimentos, estão cheias de passeantes d'ambos os sexos.

Globos d'arco voltaico illuminam essas ruas e praças; numerosos e esquisitos carros de transporte de passageiros, cuja estação central é na praça *della Signoria*, ao fundo da Calzajoli, correm nos dois sentidos.

Quem não quizer comer no hotel tem bellos restaurantes, por preços razoaveis, por todas essas ruas; quem buscar diversões tem alguns salões de musica e as nossas conhecidas academias de bilhar transformadas em academias de tiro, onde damas de duvidosa reputação e mais duvidosa idade, que fortes pinturas buscam disfarçar, atiram á carabina.

Afinal Florença é a patria da arte pintoresca, não admira que as damas a exerçam em demasia.

As ruas são, em geral, estreitas, como as de Lisboa, os edificios mais velhos mais respeitaveis, muitos com grandes arcadas sob as quaes os viandantes se abrigam do sol ou da chuva.

Que para abrigar da agua não ha cidade como Florença.

Logo que principia a chover installam-se por toda a parte, ás portas das repartições publicas, dos cafés, dos museus, vendedores ambulantes de guarda-chuvas que



vendem estes objectos aos desprevenidos por um preço infimo.

Uma lira, que corresponde, ao cambio d'hoje, a uns pobres 240 réis, é bastante para se obter um grande chapeo de cabo de cana e panno d'algodão, em geral verde claro, com que nos abrigamos bellamente.

E tanto isto está nos costumes que qualquer sujeito enluvado, bem vestido, não se dedigna de ir de chapeo de chuva verde ou côr de rosa pelas principaes ruas. Quando chove inesperadamente isso produz até um effeito pittoresco.

Já se vê que o comprador serve-se da garrida umbrella só para ir para casa, e cada dia que lhe succede achar-se na rua de bengala, chovendo, compra um novo chapeo para chuva.

Um sujeito num restaurante, rindo sobre o caso, contou-me que já tinha reunido em casa tres duzias.

Provavelmente, com tal abastecimento, temol-o qual-quer dia á porta do café vendendo-os aos sujeitos que passam.

O amor pelo guarda chuva é tal em Florença que até lá vi uma bicycleta tendo armado no guiador um d'esses tratinhos, para abrigo do cyclista.

## Assembléa Geral da Companhia Real

Realizou-se no dia 10 a reunião d'esta assembléa para apresentação do relatorio e contas do anno passado e eleição de dois membros do conselho de administração, dois do fiscal em substituição dos que a sorte designou para sahirem por motivo da renovação annual, como preceituam os estatutos, e do presidente da assembléa geral em substituição do sr. Pereira de Carvalho que falleceu no anno passado.

Presidiu o sr. doutor Victor dos Santos, vice-presidente, escolhendo para escrutinadores os srs. Gomes Netto e Manuel José Monteiro, e para secretario o sr. Patrone Junior. Estiveram presentes ou representados 60 accionistas com 15.768 acções e 256 votos.

Dispensada a leitura do relatorio, foi este aprovado depois de breves observações por parte dos srs. Conde de Lumbrals, José Luiz do Valle e Daniel Tavares, ás quaes respondeu o sr. conselheiro Carrilho; e procedendo-se á eleição, saíram reeleitos por unanimidade os administradores saíntes que eram os srs. Jorge de Mello e doutor Paes Villas Boas, e os do conselho fiscal no mesmo caso, os srs. doutor Antonio Centeno e Santiago Gouveia, e eleito para presidente da assembléa, por tres annos, o sr. Carlos Eugenio d'Almeida.

Já nos occupámos aqui do relatorio e resultados que elle apresenta; esse documento será transcripto na nossa *Gazeta*, como de costume, a começar no proximo numero.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Através de Africa

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas da manhã, na séde da Companhia, rua de Bellomonte n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 11 de junho de 1901. — Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa. — O presidente do conselho de administração, — *Carlos Lopes*.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Obrigações de 1.º grau

O conselho d'Administração d'esta companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que a datar de 1 de julho proximo futuro será pago o coupon, ouro, do 1.º semestre de 1901, das obrigações privilegiadas de 1.º grau, nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon N.º 15 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 0/0, recebendo por cada coupon frs. 7,11 liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon N.º 15 das obrigações privilegiadas de 1.º grau de 4 0/0, recebendo por cada coupon frs. 9,50 liquidos de impostos em França;

Pela apresentação do coupon N.º 12 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 0/0 primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau de 3 0/0 e recebendo por cada coupon 6 marcos;

Pela apresentação do coupon N.º 11 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 1/2 0/0 (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1.º grau do mesmo typo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho proximo futuro em Lisboa na séde da Companhia pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no artigo 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no Diario do Governo N.º 172 de 3 de Agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 10 de junho de 1901.

O Presidente do Conselho d'Administração—*Antonio Maria Pereira Carrilho*.

### Obrigações de 2.º grau

Tendo sido approvadas em sessão de hoje, 10 de junho, pela assembléa geral dos srs. accionistas d'esta Companhia as contas da gerencia da mesma Companhia e a distribuição do remanescente da exploração no exercicio de 1900 pelas obrigações privilegiadas de 2.º grau;

O Conselho de administração da mesma Companhia tem a honra de prevenir os senhores portadores das ditas obrigações privilegiadas de 2.º grau de juro variavel até 3 0/0, 4 0/0 e 4 1/2 0/0 que a datar de 1 de julho proximo futuro lhes será pago o primeiro coupon nos termos seguintes:

Pela apresentação do coupon N.º 1 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de 2.º grau, de juro variavel até 3 0/0, recebendo, por cada coupon, 1 franco e 23 centesimos liquido de 27 centesimos d'impostos em França;

Pela apresentação do coupon N.º 1 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro variavel até 4 0/0, recebendo, por cada coupon, 1 franco e 70 centesimos, liquido de trinta centesimos d'impostos em França;

Pela apresentação do coupon N.º 1 da nova folha d'elles, annexa ás obrigações estampilhadas como privilegiadas de segundo grau, de juro até 4 1/2 0/0, recebendo, por cada coupon, 1 marco e 80 pfennigs.

O pagamento será feito nos termos indicados, desde o dia 1 de julho de 1901, em Lisboa na séde da Companhia pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o thesouro portuguez, em virtude do disposto no art. 5.º da lei de 29 de julho de 1899, publicado no Diario do Governo N.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Allemanha e Belgica será realizado tambem nos termos acima, desde a mesma data, nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, d'accordo com os annuncios feitos em cada paiz.

Lisboa, Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes em 10 de junho de 1901.

O Presidente do Conselho d'Administração—*Antonio Maria Pereira Carrilho*.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Juin 1901.

La Bourse se raffermir sur toute la ligne et l'Extérieure en est actuellement un des principaux facteurs à mesure que per-  
dent de leur consistance les bruits relatifs à la réduction de son



coupon: les dernières déclarations de Mr. Sagasta qu'on respecterait les droits des créanciers consolident les convictions des acheteurs et malgré une nouvelle tension du change espagnol, ce qui laisse entrevoir que les intentions de Mr. Urzaiz paraissent abandonnées, ou plutôt releguées aux calendes grecques.

Le marché des mines d'or est moins hésitant malgré les dernières nouvelles de la guerre; les fonds argentins, sur l'annonce de la reprise de l'amortissement de la dette extérieure, se font remarquer par une activité peu ordinaire; enfin, signalons en passant l'opinion de certains spéculateurs au sujet d'un abaissement de l'escompte de la Banque de France.

En présence d'une pareille situation c'est la note optimiste qui l'emporte et on conçoit que notre marché n'hésite pas à aller de l'avant.

Nos fonds nationaux se présentent en reprise: le 3 %, que la nouvelle de l'incorporation dans le budget de 1902 du principe de l'impôt sur le revenu avait fait fléchir à 100,75 frs., regagne le cours de 101,22 frs. L'Amortissable vaut 100 frs. et le 3 1/2 % à 101,50 frs.

La cote des fonds Russes est en bonne tendance sur toute la ligne.

Le 3 % Portugais ferme à 26 frs.

Le 4 % Serbe passe à 72 frs. en nouvelle avance. L'admission à la cote officielle de la totalité de cet emprunt a ramené sur lui l'attention.

Dans les Etablissements de Crédit la Banque de France se retrouve à 3.800 frs.; l'encaisse or s'élève à 2 milliards 458 millions.

Peu de chose à dire de la Banque de Paris, Comptoir d'Escompte, Crédit Lyonnais, etc... sinon que leurs différences n'ont aucune importance et que leurs cours sont fermes.

La Banque de l'Afrique clôture à 82 frs.

On sait que les actionnaires sont convoqués pour le 17 prochain en assemblées générales ordinaire et extraordinaire.

Les recettes de nos six grandes lignes de chemins de fer vont chaque semaine en diminuant; la diminution depuis le 1<sup>er</sup> janvier s'élève à 18.981 000 frs.; toutes les compagnies sans exception y participent.

Les actions de ces compagnies ont, sinon accentué du moins consolidé leur reprise.

Nous ne pouvons que répéter que ces excellents titres donnent aux cours actuels un revenu convenable et qu'il serait imprudent de les réaliser parce que les recettes sont en moins value depuis le commencement de l'exercice.

Le Lyon cote 1.620 frs., le Nord, 2.110 frs., l'Est, 1.020 frs., l'Orléans, 1.620 frs., le Midi, 1.305 frs. et l'Ouest, 1.020 frs.

L'animation continue de régner sur le Métropolitain aux environs de 650 frs.

Les Chemins Espagnols redeviennent plus lourds: c'est toujours la mauvaise tendance du change qui a ici une influence défavorable.

L'Andalous rétrograde à 297 frs., le Saragosse à 265 frs. et le Nord de l'Espagne à 181 frs.

Fermeté des Chemins Portugais: les comptes du dernier exercice permettent la distribution de 1,50 frs. aux obligations 9 % de second rang, de 2 frs. aux 4 % et de 2,25 frs. aux 4 1/2 % sous déduction des impôts.

Le Suez se présente dans les mêmes conditions qu'en Mai.

L'assemblée des actionnaires tenue le 4 courant a approuvé les comptes de l'exercice et fixé le dividende à 116 fr 534 brut soit 108 frs. net. L'assemblée a de plus autorisé le conseil d'Administration à contracter un emprunt de 25.000.000 de francs.

Les titres Panama sont stationnaires.

Le compartiment gazier reflète le calme le plus complet.

Le Gaz Parisien se traite vers 850 frs. et celui de Madrid à 120 frs.

Bec Auer ne s'éloigne guère de 430 frs.

Variations insignifiantes sur les actions de navigation.

Le Rio se tient à 1.430 frs.

Tharsis finit à 180 frs. On mande de San Francisco au Financial News que cette Compagnie aurait acquis pour une somme de 3 millions de dollars le contrôle sur la South Bisbee Copper mining Townsite Improvement Company, mine située dans l'Arizona.

Cape passe à 145 frs.

Contrairement à ce qu'on aurait pu envisager, le marché aurifère n'a pas été affecté par les dernières dépêches du Sud de l'Afrique: Londres explique le relèvement par les achats à l'occasion des premiers rendements (Crushing) des mines du Transvaal; les mines produisent, donnent de l'or; c'est le principal: le rendement total du Rand pendant le mois de mai a été de 7.478 onces d'or fin.

Bien que les cours s'inscrivent en progrès, et malgré la reprise des broyages par quelques Compagnies, nous considérons que dans l'état actuel des choses, il est toujours prudent de se tenir à l'écart de ces valeurs, la pacification semblant encore trop lointaine.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 16 de junho de 1901.

Mais uma crise, a que já alludiramos passageiramente em um dos nossos boletins anteriores, mais uma crise se está desenvolvendo, de dia para dia, e impondo-se aos cuidados do Governo. E' a crise da industria fabril algodoeira.

Sabido é como esta industria se desenvolvera ha annos a esta parte, na cidade do Porto, para exploração quasi exclusiva dos mercados da nossa Africa occidental. Fabricas sobre fabricas se montaram e importantes capitales se vieram transformar em machinismos, em edificios, em materias primas e os lucros da produção, expressos em dividendos respeitaveis, alçavam o credito das companhias e o valor das acções. Havia no emtanto alguns receosos a pensar que uma nova e futura reforma pautal imposta pelas urgencias do thesouro, ou uma crise, passageira que fosse, nos mercados consumidores era o sufficiente para acabar, a breve trecho, com esses dividendos attrahentes. Mas... enquanto o pau ia e vinha folgavam as costas e o preto, no sertão, lá se ia enfeitando com os nossos pannos e os nossos lenços.

Afinal de contas, eram os receosos que tinham razão. Estalou a crise em Angola, e vamos com Deus, que ha bastante tempo ella dura já. As casas africanas retrahem, naturalmente, agora as importações, e accusam, nos seus armazens, um avultado stock dos nossos artefactos exportados.

Sem contar, por outro lado, a concorrência que nos fazem os nossos amigos e vizinhos do Estado Livre, vestindo tambem o negro por sua conta. E ahi está a razão por que as fabricas do Porto vão fechando umas, restringindo o trabalho outras, e despedindo, pela força da necessidade, o pessoal que empregavam e que agora, pelas ruas do Porto, pede pão...

Naturalmente, e como é nosso costume — reclama-se do Governo remedio para o mal e remedio prompto, como se as circumstancias do thesouro fossem sufficientemente folgadas para arcarem, ao mesmo tempo, com a crise financeira, a crise vinicola, a crise algodoeira e quaesquer outras que nos traga o dia de amanhã, porque, neste tempo de desanda é bom contarmos sempre com o peor.

Todavia, com recursos ou sem elles, o Governo não tem outro remedio senão dar trabalho aos operarios que as fabricas do Porto se viram obrigadas a despedir. E prudente é il-o, já fazendo sem perda de tempo, antes que o mal alastre mais. Agora, quanto ás fabricas, lamentando-lhes as perdas e os lucros cessantes, sempre diremos que prejuizos assim era natural e prudente esperal-os mais dia menos dia. A amarra era uma só. Estalou.

\*

As inscripções recuperaram, nesta quinzena, quanto haviam perdido na anterior. Foram muito procuradas, realizando-se transacções de importancia e fechando agora a 38,10 com tendencia para alta. E' o papel predilecto da economia e ha-de continuar a sel-o, sem embargo das opiniões agoirentas que lhe vaticinam uma nova sangria nos juros. Os outros papeis do Estado tiveram menor procura; todavia em obrigações 4 % 1888 fizeram-se operações regulares, subindo este papel de 19,000 em 1 a 19,600, cotação de hoje. Em acções do Banco de Portugal as operações foram de pouca importancia, por falta de papel. As cotações variaram, na quinzena, entre 144,500 e 145,000.

As acções do Banco Ultramarino acudiram razoavelmente, sendo absorvido todo o papel offerecido. As cotações foram ascendendo de 126,600 a 127,300, preço actual.

Banco Commercial de Lisboa e Banco Lisboa & Açores concorreram pouco d'esta vez, sendo por isso de pouca importancia as operações effectuadas em qualquer d'estes valores. Ainda assim, o Commercial viu subir os seus titulos de 130,500 a 132,000, e o Lisboa & Açores de 122,000 a 123,500.

O movimento de obrigações prediaes foi muito regular, principalmente nas de 5 % que fecharam a 92,150. As de 6 % tiveram um pouco menos de procura. Estão a 95,100.

Acções dos Tabacos coupon tiveram bastantes offertas de venda. Abriram em 1 a 132,500, foram descendo subsequentemente, e subiram depois para 132,300, cotação actual.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 1/8	38 1/16	Desconto no Banco	
" cheque. . .	37 11/16	37 5/8	de Portugal....	5 1/2 %
Paris 90 d/v. ....	752	754	No mercado.....	6 %
" cheque. ...	758	760	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v. ....	304	305	res .....	—
" cheque. ...	311	312	Cambio do Brazil.	11 5/8
Francfort 90 d/v ..	304 1/2	305 1/2	Premio da libra...	1,800
" cheque..	311 1/2	312 1/2	a	
Madrid cheque ...	910	920		1,830



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		JUNHO													
		1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	-
Lisboa: Inscriptões de assent.		37,55	37,50	38,60	37,55	-	37,75	38,90	37,90	37,90	38,10	-	-	38,11	-
" coupon		37,50	37,50	38,60	37,70	-	37,75	38,82	37,90	38	38,10	-	-	38,10	-
Obrig. 4 0/0 1888 .....		-	19 000	19.000	-	-	19 350	19.500	19 600	-	19.600	-	-	19.600	-
" 4 0/0 1890 assent.....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon...		-	46.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 0/0 assent.....		-	-	-	54.000	-	54 000	54.000	-	54.000	-	-	-	54.000	-
" 4 1/2 0/0 coup. int...		-	-	-	-	-	54.000	54 000	-	54.000	54.000	-	-	54.000	-
" 4 1/2 0/0 externo.....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....		144.000	144.500	144 500	144.500	-	-	145.000	145 000	145.000	145.000	-	-	145.000	-
" " Commercial ....		130.500	130.500	132.000	-	-	132 000	132.000	132.000	132.000	-	-	-	132.000	-
" " N. Ultramarino..		127.000	126 600	-	126.800	-	127.300	-	127.500	127.300	-	-	-	-	-
" " Lisboa & Açores		122.000	122 500	122.500	122.500	-	123 000	-	-	123.500	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...		132.500	132.500	-	-	-	-	-	132.000	132.300	-	-	-	123.500	-
" Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.		75.800	-	-	75.700	-	-	75.400	75 000	75.100	-	-	-	-	-
" " Real... ..		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 % .....		-	95.000	-	95.000	-	95.100	95 100	95.100	95.100	95.100	-	-	95.100	-
" " 5 % .....		-	92.100	92.100	91.300	-	92.000	92.000	92 150	92 150	92.150	-	-	-	-
" Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.		-	-	92 000	92 150	-	92.100	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. <sup>a</sup> Real 3 % 1. <sup>o</sup> grau		-	83.500	83.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " " 3 % 2. <sup>o</sup> grau		21.800	-	21.800	-	-	21.750	-	21 750	21.750	-	-	-	-	-
" C. <sup>a</sup> Nacional.....		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....		-	83.500	-	83.000	-	83.000	83.000	83 000	83.000	83.000	-	-	-	-
Paris: 3 % portuguez .....		25,90	25,90	25,90	25,85	26,15	26	26,10	25,90	25,60	25,85	25,85	25,80	-	-
Acções Comp. <sup>a</sup> Real.....		65	65	65	-	66,75	-	-	65	-	66,50	66,75	66,75	-	-
" Madrid Caceres.....		-	-	28	-	-	-	32	-	34	-	33,75	-	-	-
" Norte de Hespanha.		192	192	186,50	184	184	182	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza..		272	269	267	264	264	265	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....		259	258	259	260	257	256	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. <sup>a</sup> Real 1. <sup>o</sup> grau.		330	329,50	330	333	330	340	333	329,50	329	330	330	328	-	-
" " " 2. <sup>o</sup> grau.		84	84,50	84,50	85,50	86	85	-	84,50	-	-	84,50	84,50	-	-
" C. <sup>a</sup> Beira Alta.....		-	76	76	76	-	76	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres ....		-	83	-	82	82	83	-	84	83	83	83,25	83	-	-
" N. Hesp. (1. <sup>a</sup> hyp.)..		295	271	291	291,75	290	290	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.....		25,50	25,62	25,68	25,62	25,25	25,25	25,25	25,25	25,62	25,62	25,62	25,62	-	-
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	62	62	62,62	62,62	62,62	62,43	62,68	62,68	62,93	-	-
Bruxellas: Atravez Africa ....		63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	63,25	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1901			1900			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1901	1900	1901	1900
COMPANHIA REAL	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	21 27 Mai	693	71.451.000	103.103	693	70.438.757	101.643	1.488.199.000	1.445.959.826	42.239.174	-
	28 3 Jun.	"	78.117.000	112.722	"	76.745.557	110.743	1.566.316.000	1.526.705.383	39.610.617	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	21 27 Mai	380	9.103.000	23.955	380	8.251.243	21.713	174.237.000	177.524.174	-	3.287.174
	28 3 Jun.	"	8.323.000	21.902	"	9.387.443	24.703	182.560.000	186.911.617	-	4.351.617
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	7 13 Mai	488	19.920.935	40.821	488	16.237.210	33.272	346.875.856	298.015.221	48.860.635	-
	14 20 "	"	19.065.525	39.068	"	15.810.540	32.398	365.941.381	313.825.761	52.115.620	-
	21 27 "	"	22.233.145	45.559	"	14.498.820	29.710	388.174.526	328.324.581	59.849.945	-
Sul e Sueste .....	16 22 Abr	353	23.747.749	67.274	353	24.584.186	69.643	350.054.771	317.542.410	32.512.361	-
	23 29 "	"	26.100.512	73.939	"	23.863.152	67.600	376.155.283	341.405.562	34.749.721	-
	30 6 Mai	"	24.000.150	67.989	"	22.584.035	63.977	400.155.433	363.989.597	36.165.836	-
	30 6 "	253	7.609.920	30.078	253	7.434.497	29.385	110.012.377	108.161.494	1.850.883	-
Beira Alta .....	7 13 "	"	5.136.336	20.301	"	5.161.978	20.403	115.148.713	113.323.472	1.825.241	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	- - -	105	-	-	105	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guimarães .....	7 13 Mai	34	1.559.550	45.869	34	1.719.700	50.579	26.783.035	26.822.105	-	39.070
	14 20 "	"	1.610.860	47.378	"	1.754.080	51.590	28.393.895	28.576.185	-	182.290
Porto á P. e Famalicão	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16 30 Abr	64	3.665.512	57.273	64	3.235.836	50.559	30.340.947	25.976.439	4.364.508	-
Norte de Hespanha ..	13 19 Mai	3656 Ps.	1.924.425 Ps.	526	3656 Ps.	1.896.955 Ps.	518 Ps.	36.295.330 Ps.	34.995.288 Ps.	1.300.042	-
	20 26 "	"	1.841.878	503	"	1.780.091	486	38.137.208	36.775.379	1.361.829	-
Madrid—Zaragoza—Alicante .....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	14 20 Mai	3650	1.719.754	471	3650	1.894.675	519	33.994.356	34.128.278	-	133.921
Andaluzes .....	21 27 "	"	1.806.624	494	"	1.664.891	456	35.800.980	35.793.169	7.811	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Cáceres ...	7 13 Mai	1067	340.717	319	1067	351.826	329	6.888.276	7.093.641	-	-
	14 20 "	"	315.899	296	"	353.780	331	7.204.175	7.447.422	-	205.365
Zafra a Huelva .....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	243.247
	14 20 Mai	429	113.471	264	429	99.072	230	1.458.598	1.403.361	55.237	-
Zafra a Huelva .....	21 27 "	"	88.425	206	"	77.487	180	1.547.024	1.480.848	66.176	-
	28 3 Jun.	"	102.097	237	"	104.411	243	1.649.121	1.585.259	63.862	-
Zafra a Huelva .....	21 27 Mai	180	26.640	141	180	31.165	173	601.829	724.602	-	122.773
	28 3 Jun.	"	34.702	192	"	37.954	210	636.531	762.557	-	126.026
Zafra a Huelva .....	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



## TRACÇÃO ELECTRICA

A Companhia Carris de ferro de Lisboa importou já 122 carros de tracção electrica, procedentes de Nova-York e Philadelphia, no valor de 500 contos. Deve importar mais 40 carruagens de tramways de grandes dimensões.

São 80 abertos, de dimensões, forma e disposição apparente, identicos aos que fazem as carreiras de Bemfica e Lumiar; 40 carros fechados, de extrema elegancia e commodidade e mais 2 carros de leito raso, affeccionados ao transporte de tanques ou depositos de agua, aparelhados para a rega das ruas do transitio.

Os carros teem todos dois motores electricos, um para cada eixo, dependentes d'uma machina fixa.

As experiencias comecam em 15 de julho e a exploracão ao publico em meados de dezembro, nas carreiras de Algés, Poço do Bispo, rua do Ouro, rua Augusta, Avenida e Conde Barão.

## Os fiacres electricos de Paris

A Companhia de Pequenas Carruagens, que tão grande enthusiasmo chegou a despertar nos seus accionistas, resolveu pôr de parte os sonhos doirados com que se fundou.

Cada uma das carruagens que trazia em serviço custava-lhe nem mais nem menos de 50 francos por dia, e a Companhia não podia exigir dos conductores que as tomavam de aluguer mais de 25 francos.

Emquanto duraram as experiencias, a Companhia perdeu 1.500 francos por d'a.

## AUTOMOBILISMO

O Conselho d'Estado em Italia approvou um novo regulamento para os automoveis, introduzindo modificações muito importantes, tornando menos severas as disposições que diziam respeito aos serviços publicos e simplificando as que se referem ás carruagens particulares.

\*

O automovel ameaça de morte a graciosa *djirinka*, do Japão, mais conhecida por *pousse-pousse* desde que na Exposição de 1889 tanto se popularizou em Paris. Um dos mais celebres fabricantes d'esses carrinhos japonezes, que d'elles fazia uma verdadeira especialidade nas suas officinas de Tokio, abalançou-se tambem á construcção de automoveis, associando-se no emprego com dois dos seus compatriotas. diplomados por uma escola technica da America. O primeiro automovel que sahio da fabrica japoneza, com o seu *châssis* armado em bambu, foi offerecido ao Mikado.

Em Yokohama tambem se trata da montagem de uma outra fabrica.

\*

O «Auto-Vélo» annuncia que a Camara Municipal de Stockholmo está negociando com um constructor francez o estabelecimento de trens automoveis. Se estas negociações derem resultado, as carruagens estarão já á disposição do publico nas corridas d'este verão.

\*

Já chegou a Granada o pessoal de machinas necessario para a linha de automoveis publicos que vae ser estabelecida pelo Marquez de Lombay.

## Os bilhetes de assignatura no estrangeiro

Sabe-se que os caminhos de ferro húngaros inauguraram, ha annos, os cadernos de bilhetes kilometricos para passageiros, e que esta innovação deu excellentes resultados. A Suissa fez tambem a mesma experiencia, creando os seus bilhetes de assignatura válidos para todas as linhas durante 15 dias, 1, 3, 6 e 12 mezes. Pouco depois, a Austria seguiu o bom exemplo, estabelecendo as vantagens de bilhetes válidos por 15 e 30 dias em todas as linhas de Salzkammergut.

Agora, o uso d'este systema de assignaturas vae tornar-se extensivo a determinadas linhas da Bohemia e da Galicia, variando os preços do seguinte modo: por uma assignatura de 15 dias, 22 francos em 3.<sup>a</sup> classe, 38 fr. 50 em 2.<sup>a</sup> classe, 55 fr. em 1.<sup>a</sup> classe; por uma assignatura de 30 dias, 33 fr. em 3.<sup>a</sup>, 55 fr. em 2.<sup>a</sup> e 82, fr. 50 em 1.<sup>a</sup> classe. Mediante um supplemento de 6 fr. 60 por cada quinze dias, ou de 9 fr. 90 por 30 dias, o assignante tem direito ao transporte gratuito de 30 kg. de bagagem, pagando todo o excesso de peso pela tarifa ordinaria.

O systema das assignaturas geraes a curto prazo adoptado nas rêdes do Mediterraneo e do Adriatico devia ser tambem modificado, a partir do corrente mez.

Na rêde do Mediterraneo, a assignatura mais ampla e de maior duração (3 mezes) custará 320 liras em 1.<sup>a</sup> classe; na rêde do Adriatico, e lagos de Como e de Garda, 560 liras.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Mirandella a Bragança.** — Como era natural, sendo a construcção do novo caminho de ferro de Bragança uma satisfacção devida ás justas aspirações dos povos d'aquella região, recommendando se não só como acto de justiça, mas tambem por varias considerações economicas e financeiras, a noticia de que o governo accetará uma proposta recente para essa construcção causou em Traz-os-Montes um vivo regosijo, de que partilharam todas as classes, mas em que o enthusiasmo do povo teve a melhor parte.

Muita gente grada, centenas de populares e musicas, percorreram as ruas da cidade soltando entusiasticos vivas á familia real, presidente do conselho, ministro das obras publicas, governador civil, Beça, deputado do circulo, partido regenerador, etc.

Muitos telegrammas de agradecimento e congratulação vieram para Lisboa, dirigidos ás entidades que mais concorreram por seus esforços e influencia para a realização de tão importante melhoramento.

**Beira á Zambezia.** — Está convocada para 20 do corrente, na sede social, 9, Avenida Palmerston, Bruxellas, a assembléa geral ordinaria d'esta companhia, para apreciar o relatorio da administração em 1900.

**Cintra á Praia das Maças.** — Deu entrada no Conselho Technico de obras publicas o projecto da linha ferrea, de Cintra á Praia das Maças por Collares, modificando o systema de tracção, que passa a ser electrica.

O projecto é acompanhado de algumas reflexões chamando a attenção d'aquelle conselho para a necessidade de alargamento de alguns pontos da via publica, que em grande parte é utilizada pela linha ferrea, a qual, partindo do largo de S. Martinho, (Praça de Cintra) segue pela estrada do Duche, rua do Caminho de ferro,



largo da Estação, estrada de Mafra até a nova estrada de Collares, paralela a esta com pequena interrupção, entrando depois na Avenida Mazziotti, em Collares, estrada da Varzea, largo da Varzea e estrada da Praia das Maças proximo ao Banzão, desviando-se depois para o antigo traçado.

A principal modificação é a de que, a partir do sitio de S. Sebastião, em Collares, a linha, em vez de tomar a estrada da Varzea, caminha pela margem direita do rio, não prejudicando assim a belleza d'aquella estrada e largo. Os alargamentos propostos são o da nova estrada de Collares, de fôrma a ficar entre a linha e a berm da estrada o espaço bastante para a arborização que, embelezando a estrada, a resguardará de desastres; e alargamento de diferentes lanços da estrada districtal, na parte onde por ausencia de construcções elle se torna facil, e na rua do Caminho de ferro, em seguimento ao chafariz de S. Sebastião.

**Mormugão.** — Foi aberto no ministerio da Fazenda, a favor do ministerio da Marinha e Ultramar; um credito de 125:527\$215 réis afim de ser reforçada a garantia de juro do caminho de ferro de Mormugão.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Está em via de organizar-se uma sociedade constructora do caminho de ferro de Victoria a Bilbão, que deverá ligar as linhas de Guipuscoa, Vizcaya e Santander e as provincias de Alava, Navarra e Logroño, atravessando o valle de Aratia.

\*

Outra sociedade se constituiu para construir uma nova linha que ligue a região hulheira de Langreo com o grande porto de Musel, passando por Gigon, e devendo estar concluida dentro de tres annos. O capital foi fixado em 6 milhões de pesetas.

\*

Trabalha-se com grande actividade, dia e noite, para a conclusão dos estudos do caminho de ferro de Berja a Almeria.

\*

Uma importante casa ingleza, Thompson-Houston & C.º, tomou de arrendamento os carris de ferro de Valencia e de Grao e Cabañal, devendo substituir a tracção animal pela tracção electrica dentro d'um prazo muito limitado. O arrendamento foi por quarenta annos, e os arrendatarios pagarão annualmente 160.000 pesetas por todas as linhas, com excepção apenas da de Godela.

### França

As municipalidades dos arredores de Paris—Vincennes, Saint-Mandé, Fontenay-sous-Bois e Montreuil—tomaram a iniciativa da construcção de uma linha suburbana do caminho de ferro Metropolitano.

Numa das primeiras sessões do Conselho geral das municipalidades será apresentado o projecto d'esse melhoramento, e immediatamente se pedirá a concessão e será posta em concurso a empreitada.

\*

A rede do Estado em França teve tambem, como as outras redes, uma differença para mais, muito consideravel, nos pagamentos que effectuou a titulo de indemnizações, durante o anno de 1900. Em 1898, a totalidade d'essas indemnizações por prejuizos materiaes, atrasos de horarios, etc., fôra de 349.175 francos. Em 1900 foi de 758.474 francos. Em dois annos, representa esta differença um augmento de mais de 100 por cento. E' obra!

\*

O ministro das Obras Publicas de França dirigiu a todas as administrações de caminhos de ferro uma circular recomendendo os maximos cuidados na desinfecção dos vagons que tiverem servido para transporte de animaes, e tendo em vista as indi-

cações de veterinarios muito proficientes, que viram ahi uma das causas principaes da persistencia da febre aphtosa que muitos estragos está causando naquella paiz.

A circular ameaça com os tribunaes todo o infractor das disposições legaes que tendem a evitar tão graves prejuizos.

### Russia

O correspondente do *Commercial and Financial Chronicle* em Nova-York noticia que uma grande Companhia ingleza apresentou ás auctoridades competentes o projecto de uma linha metropolitana em S. Petersburgo, ligando todas as linhas de caminho de ferro já existentes com seus terminus naquella cidade. Esta nova linha terá 104 k. 650, e será construida em viaducto, como em Nova-York e em Berlim. As despesas de primeiro estabelecimento estão calculadas em 190 milhões de rublos.

\*

O projecto do caminho de ferro transbalkanico, que constituirá a mais directa communicação entre o Mar Negro e o Adriatico, preocupa muito as atenções na Russia. O traçado já conhecido d'esta linha vae até a fronteira bulgaro-servia, corta depois a extremidade sul da Servia, ligando por Ristovatz com a linha Sibevce-Meskub-Salonica, e por Verisovitz com a linha Verisovitz-Mitrovitz, da Companhia do caminho de ferro do Oriente, seguindo até a fronteira montenegrina, pelo valle de Drina, irá até o porto de Antivari, que será melhorado, desenvolvido e apropriado ao grande fim commercial que se tem em vista.

A realização d'este projecto, patrocinado pela Russia, não só favoreceria muito os interesses commerciaes d'este paiz, mas tambem, e em larga escala, os da Bulgaria, da Servia e, particularmente, os de Montenegro, cujo abastecimento de cereaes se faz actualmente em condições difficilimas.

\*

Outras tres linhas russas estão projectadas e em bom caminho de execução. A primeira ligará Novorossisk com o caminho de ferro do Caucaso, não tendo mais de 45 kilometros, mas permitindo pelo seu facil prolongamento uma economia de 700 kilometros no percurso de Rostoff-Don a Tiflis, e auxiliando poderosamente a exploração de regiões hulheiras pertencentes ao governo. A segunda linha partirá de Tiflis e percorrerá os districtos vinicolas de Kakhétie. A terceira linha partirá de Vladicaucaso e servirá as minas de Sadonsk, e os districtos metallurgicos d'Alaguir, onde abundam os minerios de zinco e chumbo argenteiro.

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

### Parecer do Conselho Fiscal

SENHORES:

O vosso Conselho Fiscal deve prestar-vos conta da verificação que fez, em execução do mandato que lhe foi confiado, do balanço e contas do exercicio de 1900.

Como anteriormente, este balanço e contas são estabelecidos adoptando, para a comparação dos réis e dos francos, a taxa do par ou seja 180 réis por 1 franco.

As receitas brutas da exploração, deduzindo os reembolsos e o imposto sobre os transportes, elevaram-se a réis..... 372.433\$058

As despesas da exploração, comprehendendo as despesas da renovação da via, elevaram-se a réis..... 199.721\$829

O que dá um excedente de receitas de exploração de réis..... 172.711\$229  
ou um augmento sobre o anno anterior, de réis.. 15.356\$960

As explicações referentes ao trafego da linha, são-vos dadas pelo relatorio do Conselho de Administração.

Se a este producto da exploração..... 172.711\$229  
se junta os juros sobre depositos de fundos... 544\$340  
e o saldo do exercicio de 1899..... 60.923\$120

obtem-se um total de réis..... 234.178\$986



D'esta somma foi retirado :

A — Pagamentos aos obrigacionistas, a saber:	
1.º Em 30 de junho de 1900 uma primeira prestação de 1,50 fr. sobre o coupon n.º 21.....	32.701\$590
2.º Em 31 de dezembro de 1900, uma segunda prestação de 2,50 frs. sobre o referido coupon ou seja para o exercicio.....	54.502\$650
	87.204\$240

B—Encargos diversos, a saber :

1.º Para impostos de sello, de transmissão, e de rendimento e despesas relativas ás obrigações	10.256\$951
2.º Para diferença de cambio sobre o pagamento do coupon e das despesas pagaveis em França, sendo o cambio médio do anno ultimo, a 762 réis por 3 frs., em lugar do par, o que implica uma perda de $41\frac{1}{10}\%$ .....	59.798\$859
3.º Para premio annual attribuido á conta «Fundos de Seguro».....	317\$700
4.º Para despesas de primeiro estabelecimento...	1.648\$930
Total.....	159.226\$680

Se da somma das receitas acima descriptas..... 234.178\$689  
se deduz o total d'estes diversos descontos... 159.226\$680

Fica disponivel em 31 de dezembro de 1900..... 74.952\$009  
Sobre este saldo disponivel o Conselho de Administração retem, como nos annos anteriores, a titulo de fundos de reserva e para occorrer ás eventualidades da exploração..... 24.300\$000

O excesso, seja..... 50.652\$009  
virá juntar-se aos resultados do primeiro semestre do anno de 1901.

Devemos além d'isso fazer notar que, sendo o cambio, em 31 de dezembro de 1900, de 758 réis por 3 frs., o saldo realmente disponivel em Portugal não representava em França senão frs. 296.643,84 em lugar de 416.400 frs., calculados ao par.

A somma supra indicada para diferença de cambio de 59.798\$859 réis, representando ao par 332.215,88 frs. teria permitido, se o cambio fosse esse, distribuir aos obrigacionistas 6,50 frs. em lugar de 4 frs.

O balanço de 1.º, comparado ao do exercicio precedente, apresenta as modificações seguintes :

#### Activo

Primeiro estabelecimento, 11.823:517\$109 réis.  
O augmento é de 1.648\$930 réis.  
Corresponde ás despesas feitas para instalação deapparehos especiaes necessarios á circulação do Sud-Express, para instalação do freio automatico e de tubos de intercomunicação em fourgons e wagons, para construção d'uma cobertura em parte da estação de Pampilhosa destinada ao serviço de bagagens e para construção de escriptorios destinados aos serviços de Tracção e Armazem.  
Em 1899 o augmento havia sido de 2.585\$862 réis.  
Subsidio do Estado: 25.030\$726 réis, sem alteração.  
Caixas e bancos: 47.628\$939 réis.

Esta somma decompõe-se como segue :

Em Paris, ao credito da C.ª, em casa dos seus banqueiros, frs.....		27.473,30
representando, ao cambio de 31 de dezembro de 1900, réis.....	6.941\$920	
que, calculados ao par, valem frs.....	38.566,22	
Em Portugal, em caixa ou em deposito em casa dos seus banqueiros.....		40.687\$019
alendo ao cambio de 31 de dezembro de 1900, frs.....	161.030,41	
mas representando ao par, frs.....	226.039,00	
Totaes.....	47.628\$939	264.605,22 188.503,71

Abastecimentos nos armazens e nas officinas: 80.682\$715 réis ou menos 2.064\$349 réis.

Contas correntes devedoras.....	39.095\$761
elevaram-se em 31 de dezembro de 1899 a.....	35.574\$168
Um augmento de.....	31.521\$593

Este augmento provém principalmente das seguintes contas correntes: Companhia Nacional, Companhia Internacional dos

Wagons-Leitos, Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal.

Foi restituída em 1900 uma somma de 50\$000 réis do credito Paulo Martins.

Contas d'ordem devedoras.....	82.227\$899
Elevaram-se em 31 de dezembro de 1899 a.....	75.222\$517

Ou um augmento de.... 7.005\$382

Este augmento provém principalmente das operações a liquidar nos primeiros mezes do corrente exercicio.

Direitos fiscaes sobre as acções em França: 2.358\$873 réis.

Em augmento sobre 1899 de 40,75 frs. que representam o total dos direitos pagos pelo exercicio.

Saldo das insufficiencias dos productos liquidados para o pagamento dos coupons de obrigações: 3.824:019\$238 réis.

Em augmento sobre 1899 de 213.494\$770 réis, representando a diferença entre o total dos dois coupons de obrigações vencidos durante o anno e d'outro lado o producto liquido da exploração, as perdas de cambio e outras despesas respeitantes ás obrigações, como se explicou mais acima.

#### Passivo

Capital: 1.800:000\$000 réis.

Obrigações: 5.450:265\$000 réis.

Subsidio do Estado: 4.650:764\$220 réis.

Estas tres contas não apresentam nenhuma mudança.

Imposto sobre o trafego: 4.004\$173 réis, um augmento de réis 354\$517.

Sabeis que este imposto é recebido por conta do Thesouro.

Fundos de seguro: 4.679\$695 réis.

Em augmento, como em cada anno, de 317\$700 réis sobre o anno anterior.

Contas correntes e contas d'ordem crédoras, em total, réis 251.525\$565.

Elevaram-se em 31 de dezembro de 1899 a..... 258.377\$250

Diminuição..... 6.851\$685

Esta diminuição provém principalmente de que a conta com a Companhia de Salamanca á fronteira de Portugal, que era crédora em 1899 é, este anno, devedora como se disse no exame do activo, e tambem d'uma pequena diminuição dos encargos tomados e dos coupons não apresentados.

Coupons de obrigações: 3.763:322\$607 réis.

Augmento no valor dos coupons 43 e 44, diminuido das prestações pagas sobre o coupon 21.

Não temos, senhores, nenhuma observação a fazer sobre o balanço e contas que vos são apresentados pelo Conselho de Administração, e propomo-vos de os approvar tal como vos são apresentados.

#### Resoluções

1.ª A assembléa geral, depois de ter ouvido o parecer apresentado pelo Conselho Fiscal, approva o relatorio, balanço e contas do exercicio de 1900 (22.º exercicio) taes como vos são apresentados pelo conselho de administração.

2.ª A assembléa geral confirma a nomeação, como administradores, dos srs. Eduardo Burnay e Jorge de Mello, nos termos do art. 26.º dos Estatutos.

3.ª A assembléa geral reelege como administradores os srs. Conde de Mendia, Bergaud, Barão de Bussierre e Delange.

4.ª A assembléa geral, em conformidade com o art. 38.º dos Estatutos, nomeia membros effectivos do Conselho Fiscal para o exercicio de 1901 os srs. Gustave Fourchault, Pierre de Zerbi, Paul Guillemant e supplentes Marcel François e Henri Da.

## SRVICO

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Banhos de mar e aguas thermaes

Serviço combinado entre varias estações d'esta companhia e diversas das linhas do Sul e Sueste, Beira Alta, Minho e Douro e Porto á Pova e Famalicão.

Viagens de ida e volta a preços reduzidos com bilhetes validos por dois mezes, com a faculdade de ampliação de prazo e de detenção em diversas estações de transito.

Em identicas condições do serviço especial interno d'esta companhia, para a epoca de banhos e aguas thermaes, já devidamente annuciado, desde 15 de junho até 31 de outubro de 1901,



as principaes estações das linhas acima mencionadas, terão á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos validos por dois mezes com destino ás diversas localidades de banhos de mar e aguas thermaes, servidas pelas estações das linhas combinadas.

Demais condições e preços ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 10 de junho de 1901.

### Transporte de madeiras para Sevilha

Desde 15 de junho de 1901 é ampliada ás estações comprehendidas entre Tocina (Pueblo) e Sevilha (Plaza de Armas) pelo preço do grupo Cazalla-Tocina, 5\$850 réis por tonelada, a tarifa especial E. P. n.º 8 de pequena velocidade, para transporte de madeiras de construção e de carpintaria, por wagons completos da carga minima de 8 toneladas, ou pagando como tal.

N. B. As expedições destinadas aos caminhos de ferro Andaluces serão taxadas até Sevilha (empalme) pelo preço supra.

Lisboa, 10 de Junho de 1901.

### Admissão de praticantes

Está aberto o concurso para a admissão de alumnos nas escolas de Lisboa e Coimbra.

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

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

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

3.º Ter bom comportamento anterior devidamente comprovado.

Os pedidos serão dirigidos ao Engenheiro em chefe da exploração, em Santa Apollonia, Lisboa, até o dia 25 do corrente.

Lisboa, 7 de junho de 1901.

### Corrida de touros em BADAJOZ, no dia 24 de junho de 1901

#### Serviço especial a preços muito reduzidos

Bilhetes de ida e volta validos pelos comboios ordinarios.

Ida nos dias 22 e 23 de junho. Volta nos dias 24 e 25 de junho.

Preços de Lisboa-Rocio, ou Caes dos Saldados: 1.ª classe 4\$060 réis, 2.ª classe, 2\$040 réis.

Para mais esclarecimentos vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 8 de junho de 1901.

### Festas a S. João na Figueira da Foz, nos dias 23 e 24 de junho de 1901

Tourada, illuminações—musicas—descantes e danças populares—Festival no mercado—Banho Santo—Festividade religiosa—Corridas velocipedicas—Passeio fluvial nocturno em que toma parte a flotilha da Associação Naval 1.º de Maio, etc., etc.

Bilhetes especiaes de ida e volta por preços muito reduzidos, de varias estações para a Figueira da Foz, validos para

Ida nos dias 22, 23 e 24 } Pelos comboios ordinarios  
Volta " " 24, 25 e 26 } e especiaes Coimbra-Figueira

Demais condições e preços vêr os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 8 de junho de 1901.

### Festas de S. João na Guarda, nos dias 23 e 24 de junho de 1901

As estações de Castello Branco a Sabugal, ambas inclusivé, venderão bilhetes de ida e volta pelo preço dos bilhetes simples para a estação da Guarda, nos dias 22, 23 e 24 do corrente.

Estes bilhetes serão validos para a volta nos dias 23, 24 e 25 do corrente.

A importancia a cobrar por sello para o Governo, será a que o imposto estipula para bilhetes de ida e volta.

Lisboa, 8 de junho de 1901.

## ARREMATACÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de tubos de ferro

Faz-se publico que, pelas onze horas da manhã de 26 do corrente, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 120 metros de tubos de ferro laminado.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 13\$000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita, depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do Caminho de ferro, e este na Caixa Geral de Depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos Caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde. Lisboa, 8 de junho de 1901.

#### Fornecimento de tubos e peças de ligação

Faz-se publico que, pelas 11 horas da manhã de 25 do corrente, perante a Direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 752 tubos e 486 peças de ligação de ferro forjado, aço macio ou ferro homogeneo para freios de vacuo.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de réis 25\$000.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento, pelo concorrente a quem a adjudicação fôr feita; depositos que terão logar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral dos depositos, á ordem da respectiva direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (largo de S. Roque, 22), onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 3 de junho de 1901.

### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de cobre

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 19 de junho proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 2.000 kilos de cobre novo, *best selcted*.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de réis 26\$000. Este deposito poderá ser feito sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção, em Campanhã, todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 31 de maio de 1901.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezés

#### Fornecimento de esponjas

No dia 17 de junho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30 kilos de esponjas de Veneza, sem preparo.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apollonia), todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 31 de maio de 1901.



# AGENDA DO VIAJANTE

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

**AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR** — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

**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. Aceio e ordem. Preços modicos.

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

**CINTRA** **Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 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.

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

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

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

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

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

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

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

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

**LISBOA** **Hotel Durand.** — Rua das Flores, 71 — 1.<sup>a</sup> 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. Numero telefonico, 450.

**LISBOA** **Rodolfo Reck.** — 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.<sup>o</sup>

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

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

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

**MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.<sup>a</sup> ordem; construido especialmente proxima da estação e do Cassino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. 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. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

**PORTO** **Grande Hotel America Central.** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 1\$000 a 1\$400 réis diários.

**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.<sup>o</sup>

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

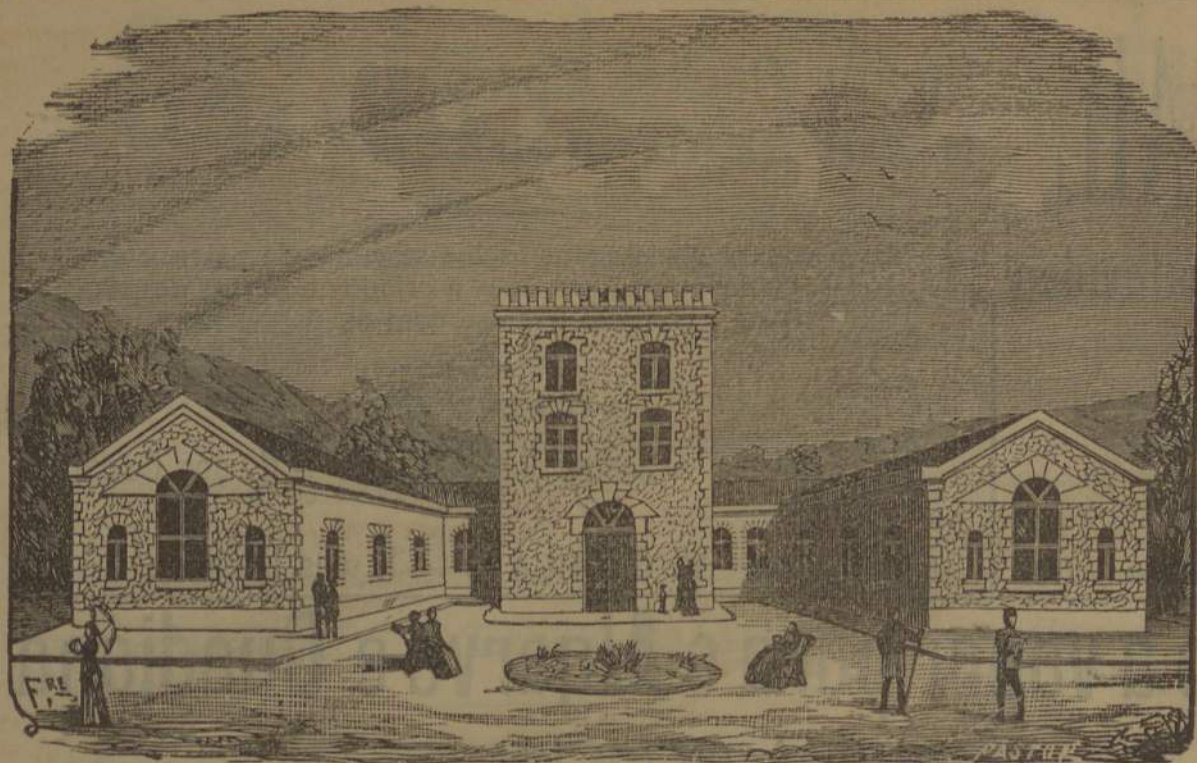
**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando, 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familia. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

**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.





# CALDAS DA FELGUEIRA

## CANNAS DE SENHORIM

### ESTABELECIMENTO THERMAL

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

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

O estabelecimento thermal comprehende 64 banheiras de 1.<sup>a</sup> a 5.<sup>a</sup> 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.—E' 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.

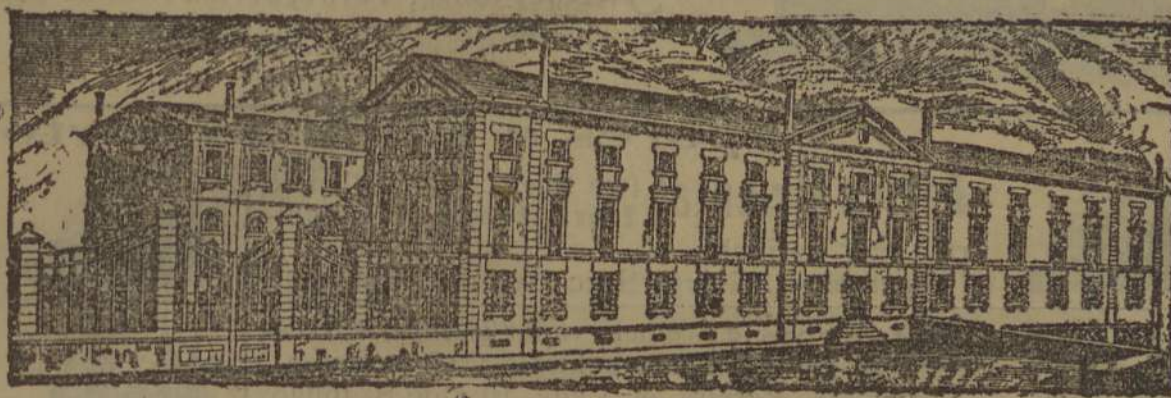
Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

Para esclarecimentos em Lisboa, rua do necerim, 125, referente ao estabelecimento balnear, e rua de S. Julião, 80, 1.<sup>o</sup>, referente ao GRADE HOTEL.

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

As aguas engarrafadas vendem-se nas pharmacias 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



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

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Goimbra Figueira Coimbra				FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA			
C. Sodrê	Algés	C. Sodrê		Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.	6-0 m.	7-48 m.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.	4-0 t.	5-50 t.	9-25 n.	11-10 n.	Mangualde Guarda Mangualde			
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.	Aveiro Porto Aveiro				p10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.	4-25 m
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.	MINHO E DOURO			
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.	Ovar Porto Ovar				Porto	Braga	Porto	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.	5-30 m.	c 6-56 m.	c10-45 m.	12-11 t.	4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.	12-45 t.	c 2-11 t.	5-20 t.	6-57 t.	8-0 m.	10-35 m.	7-50 m.	9-35 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	7-25 t.	9-5 n.	6-30 t.	8-6 n.	11-0 m.	1-20 t.	11-50 m.	2-15 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	Espinho Porto Espinho				5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 n.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	8-0 m.	c 8-50 m.	c 6-10 m.	7-1 m.	Porto Valença Porto			
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa Povoá Lisboa				8-58 m.	9-50 m.	c 7-25 m.	8-15 m.	8-0 m.	1-10 t.	11-50 m.	2-15 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-25 t.	1-23 t.	1-50 t.	2-49 t.	11-20 m.	12-25 m.	c 9-5 m.	9-55 m.	11-0 m.	5-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.	4-15 t.	5-15 t.	12-35 m.	1-36 t.	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 n.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	5-7 t.	6-20 t.	3-30 t.	4-30 t.	SUL E SUESTE			
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				Lisboa Setubal Lisboa				Porto	Vianna	Porto	
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.	6-0 m.	7-35 m.	7-45 m.	9-40 m.	d 4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.	7-0 m.	8-35 m.	11-30 m.	1-10 t.	Vianna Valença Vianna			
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	Lisboa Santarem Lisboa				7-45 m.	10-5 m.	2-45 t.	4-45 t.	7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.	Lisboa Extremoz Lisboa				Porto Barca d'Alva Porto			
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.	7-45 m.	3-45 t.	a4-20 m.	t 9-40 m.	7-30 m.	3-0 t.	s 11-0 m.	6-45 t.
C. SODRE P. ARCOS C. SODRE				Lisboa Porto Lisboa				a 2-30 t.	g 7-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	Porto Regoa Porto			
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	3-32 t.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
C. Sodrê Cascaes C. Sodrê				b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	Lisboa Faro Lisboa				4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.	11-20 n.
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.	11-0 m.	11-30 n.	a 2-45 t.	5-58 m.	a 2-30 t.	g 12-0 n.	6-5 t.	6-30 m.	Porto Penafiel Porto			
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	a 4-30 t.	11-30 n.	a 4-20 t.	m11-35 n.	4-30 t.	5-0 m.	a 11-50 n.	t 9-40 m.	6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.	9-40 n.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	Lisboa Plas Lisboa				Regoa Barca d'Alva Regoa			
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	8-45 n.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.
a10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	Casa Branca Evora Casa Branca				GUIMARÃES			
10-45 m.	11-50 m.	10-35 m.	11-50 m.	Lisboa Figueira Lisboa				2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	Porto	Guimaraes	Porto	
12-15 t.	1-20 t.	a11-25 m.	12-2 t.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				f 4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.	8-15 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.	11-45 n.	11-0 m.	5-55 t.	8-15 m.	b 5-37 t.	8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.	2-15 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	6-30 t.	5-12 m.	11-10 n.	9-11 m.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	5-58 m.	11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.	4-10 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	Lisboa Badajoz Lisboa				Lisboa V. Formoso Pamp.				5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.	7-10 t.
a 3-15 t.	4-20 t.	a 3-15 t.	4-20 t.	b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	3-32 t.	8-10 m.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.	BEIRA ALTA			
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	11-0 m.	5-55 t.	8-15 m.	b 5-37 t.	4-30 t.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.	Figueira	Pamp.	Figueira	
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.	5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	10-30 n.	—	—	—	Casa Branca Faro Casa Branca				TUNES POÇO BARRETO TUNES			
6-15 t.	7-20 t.	a 6-15 t.	7-20 t.	Lisboa Guarda Lisboa				2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	3-35 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	3-32 t.	Lisboa Entronc. Lisboa				8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	11-0 m.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.	b 1-20 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.	a 11-10 n.	g11-36 n.	g10-20 n.	10-46 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				FARO POÇO BARRETO FARO			
10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	10-30 n.	—	—	5-58 m.	4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b10-10 n.	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.
a 10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	Lisboa Entronc. Lisboa				Lisboa Pampilhosa Lisboa				BEIRA ALTA			
12-30 n.	1-35 n.	a11-25 n.	12-2 n.	b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	3-32 t.	5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.	Figueira Pamp. Figueira			
Lisboa Cintra Lisboa				11-0 m.	5-55 t.	8-15 m.	b 5-37 t.	4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.	TUNES POÇO BARRETO TUNES			
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.	Lisboa Entronc. Lisboa				3-35 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.	10-30 n.	—	—	5-58 m.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.	Lisboa Entronc. Lisboa				a 8-0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.	n 11-35 n.	FARO POÇO BARRETO FARO			
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.	b 1-20 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.	Lisboa Entronc. Lisboa				4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	12-1 t.	b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b10-10 n.	Lisboa Entronc. Lisboa				BEIRA ALTA			
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.	2-5 t.	Lisboa Entronc. Lisboa				Lisboa Entronc. Lisboa				Figueira Pamp. Figueira			
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.	3-46 t.	Lisboa Entronc. Lisboa				5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.	TUNES POÇO BARRETO TUNES			
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.	5-0 t.	Lisboa Entronc. Lisboa				4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.	3-35 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.	6-55 t.	Lisboa Entronc. Lisboa				Lisboa Entronc. Lisboa				8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.	7-55 t.	Lisboa Entronc. Lisboa				Lisboa Entronc. Lisboa				4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.
10-1 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	Lisboa Entronc. Lisboa				Lisboa Entronc. Lisboa				BEIRA ALTA			
512-45n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	Lisboa Entronc. Lisboa				Lisboa Entronc. Lisboa				Figueira Pamp. Figueira			

a) Directos ou rapidos—b) Lisboa Caes dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfaiellos—e) Só aos domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Só aos sab.—h) Excepto aos sab.—i) Só as 2.<sup>as</sup> e 5.<sup>as</sup>—j) Só aos dom. e 4.<sup>as</sup>—k) Só aos dom. e 4.<sup>as</sup>—l) Só as 3.<sup>as</sup> e sab.—m) Só aos dom., 2.<sup>as</sup>, 4.<sup>as</sup> e 5.<sup>as</sup>—n) Só aos dom. e 4.<sup>as</sup>—o) Só aos dom. e 5.<sup>as</sup>—p) Só as 5.<sup>as</sup>—q) Só as 2.<sup>as</sup>, 4.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup>—r) Só as 3.<sup>as</sup>, 5.<sup>as</sup> e sab.—s) Só as 2.<sup>as</sup> feiras—t) Só aos domingos—u) Só as terças.



# ROYAL MAIL

**Pernambuco, Bahia, Riode Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres**

**Em 25 de Junho**

O paquete **Thames**.

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros

**Steam Packet Company**  
**MAIA REAL INGLEZA**

Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.  
Para carga e passagens trata-se com os

**AGENTES**

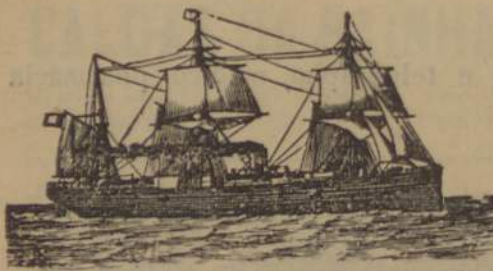
Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto: — W. G. Tait & C.<sup>a</sup> — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

**CARREIRA OFFICIAL**

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



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

*Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>*

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez). vapor allemão **Bundesrath**. Sahirá a 27 de junho.

Agentes, E. George Succ Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Antuerpia** e Bremen, vapor allemão **Coblenz**. Sahirá a 26 de junho.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona** e Cette, vapor francez **Saint Thomas**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus** (directo), vap. francez **La Plata**. Sahirá a 19 de junho.

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



**Bordeus** (directo), vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 2 de julho.

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



**Cadiz** e Huelva, vapor sueco **Franco**. Sahirá a 20 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Brasil**. Sahirá a 17 de junho.

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



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 1 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 19 de junho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Las Palmas**, Cabo, Port Elizabeth, East London, Natal e Lourenço Marques, vapor allemão **Admiral**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques** e Beira, vapor francez **Canarias**. Sahirá a 3 de julho.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



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

Agente, Germano S Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Maranhão** e Ceará, vap. ingl. **Paraense**. Sahirá a 17 de junho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Maranhão**, Pará e Manaus, vapor allemão **Valdivia**. Sahirá a 23 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Nantes**, Havre e Anvers, vap fr. **Saint Barnabé**. Sahirá a 20 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cearense**. Sahirá a 25 de junho.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 24 de junho.

Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 25 de junho.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. de El Rei, 31.



**Pyreo** (Athenas) e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 27 de junho.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



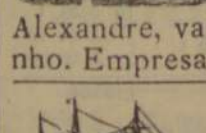
**Rio de Janeiro**, e Santos, vapor francez **Concordia**. Sahirá a 3 de julho.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a 21 de junho.

Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 19 de junho.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orellana**. Esperado de 20 a 21 de junho.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>