

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

SUMMARY

| | Paginas |
|---|-----------|
| TRACÇÃO DE AUTOMOVEIS..... | 333 |
| A VIAÇÃO NO CHIADO..... | 334 |
| PARTE OFFICIAL — Alvará de 7 de setembro, portaria de 16 de setembro e decreto e regulamento sobre circulação de automoveis de 3 de outubro, do Ministerio das Obras Publicas..... | 335 |
| FORNECIMENTOS AS LINHAS DO ESTADO..... | 336 |
| CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO (continuação)..... | 337 |
| NOTAS DE VIAGEM — Nova série — I — Um pouco de introdução — Impressões geraes do Tejo ao Baltico ao Danubio e ao Adriatico..... | 338 |
| TRACÇÃO ELECTRICÁ EM LISBOA..... | 339 |
| PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotação nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes..... | 339 a 341 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Chaves — Setubal e Cozimbra — Justa homenagem — Sul e Sueste — Bragança — Mr. J. Rennes — Linha de Cascaes — Lisboa Hendaya — Apeadeiro do Barreiro — Bilhetes de banhos..... | 342 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS. — Hespanha — França — Belgica — Estados Unidos — Brazil — China — Republica Argentina e Chili..... | 342 |
| COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES — Parecer do Conselho Fiscal..... | 343 |
| AVISOS DE SERVIÇO — ARREMAÇAÇÕES — AGENDA DO VIAJANTE..... | 345 e 346 |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE OUTUBRO DE 1901..... | 347 |
| VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA..... | 348 |

TRACÇÃO DE AUTOMOVEIS

PUBLICAMOS adeante o lucido relatorio do sr. ministro das Obras Publicas sobre a circulação d'automoveis no paiz, precedendo o regulamento sobre este assumpto.

Não era esta, infelizmente, uma providencia urgentemente reclamada, porque são ainda bem poucas as applicações d'este systema que existem entre nós.

Concorrem para isso importantes razões que se não dão no estrangeiro, onde o automobilismo estradal vae ganhando terreno e prestando relevantes serviços, conquistando dia a dia o justo titulo que já tem de viação do seculo XX, visto que foi nos ultimos annos do seculo passado que este meio de locomoção tomou certo incremento, pois que esse seculo findou deixando-o ainda indefinido nos seus meios praticos d'acção e apenas em principio do seu desenvolvimento.

E os motivos por que, em Portugal, a viação automotora será das conquistas do progresso a que mais tardiamente se radicará no paiz são em grande parte justificaveis.

O nosso terreno é quasi todo accidentado; d'ahi resulta que um carro automovel terá sempre necessidade de um motor muito mais potente do que os que só tem que andar em planicie, e quanto maior é a força do motor, mais elevado é o seu custo e maior o seu consumo do combustivel.

Para mais, as nossas estradas são, em geral, mal conservadas, o que enormemente augmenta aquelle encargo e torna o andamento difficil e incommodo.

Temos, além d'isso, a falta de fabricas d'estes vehiculos, o que representa duas novas difficuldades: primei-

ra, porque ha que mandal-os vir do estrangeiro, onde as fabricas estão sobrecarregadas de encomendas, algumas com trabalho garantido já para dois e tres annos; segunda, porque o premio do ouro, os direitos aduaneiros e os impostos sumptuarios e do sello tornam carissima a aquisição e uso d'estes carros.

E ainda a falta de fabricação portugueza representa uma nova difficuldade, por se carecer de quem substitua de momento qualquer peça, proceda a reparações ou se encarregue de qualquer modificação, sem se recorrer a industriaes, intelligentes, não ha duvida, mas que, não sendo essa a sua especialidade, não podem satisfazer com promptidão e economia áquelles requisitos.

E' por estes motivos que o automobilismo se conserva entre nós, até o presente, como apanagio de ricos, e tarde a sua expansão attingirá o grau necessario para ser considerado o carro automovel um meio de viação ordinario, como o é em tanta parte.

Dissémos no principio «infelizmente» e bom é que digamos porque assim adverbiamos o facto.

O automovel é já um bello systema de viação de grande vantagem para ligar o caminho de ferro ás povoações.

A via ferrea não póde ir a toda a parte; para, no seu trajecto, servir de perto todas as localidades que irradiam para um e outro lado, teria que serpentear d'uma a outra, alongando o percurso.

Construir pequenas linhas locais como vertebras partindo da columna central para levar passageiros e mercadorias ás povoações vizinhas é quasi sempre difficil e muitas vezes injustificavel pela pequena intensidade do trafego que não remuneraria essa construcção.

Para isso é o automovel um elemento de inapreciaveis qualidades.

Não precisa de construcção de linha nem de estações, nem de pessoal do movimento e via, nem de signalização, nem de mil exigencias inherentes ás vias ferreas.

E não obstante póde, numa marcha mais que regular, completar aquellas, póde subir rampas que a força animal só vence em demorado andamento e com reduzida carga; póde, com o seu reduzido gasto de tracção, baratear os transportes e promover o seu desenvolvimento.

Eis a que se destina o automovel e para que o quizeramos ver implantado em tantos pontos em que, no nosso paiz, elle podia prestar grandes serviços.

Eis porque ha muito esperamos, com anciedade, que uma fabrica de Lisboa que sabemos está construindo alguns carros (como aqui já noticiámos) apresente a sua obra e que ella seja boa e pratica, e adoptavel, tanto em custo do vehiculo como no da sua exploração.

Mas o diploma do intelligente titular das Obras Publicas, se não é providencia urgente, é comtudo trabalho utilissimo que fica, e bom é que elle exista para que se saiba por que leis se deve regular este meio de viação quando se installe em certa escala aqui.

Assim se evitam perigos para a circulação publica e, publicado o regulamento apenas ao despoitar dos primeiros ensaios da tracção mechanica, não deixará inventar abusos que a sua falta poderia permittir e que tão nocivos poderiam ser.

O regulamento foi baseado nas mais modernas regras estabelecidas para este fim nos paizes em que o automobilismo está mais adeantado.

E', portanto, o resultado de um estudo feito sobre outros muitos e minuciosos estudos que recaíram sobre casos praticos.

E' por isso obra completa que servirá por muito tempo, como valiosa legislação preventiva, e traçada por mão entendedora do assumpto.

Entre tantas leis que ficam letra morta esta será letra viva e sentinella vigilante da segurança publica.

Bem fez o ministro em publical-a.

A viação no Chiado

Fala-se muito nos protestos e contra-protestos dos moradores e não moradores d'este bairro sobre a passagem dos carros electricos pelo Chiado; e a esse respeito já, rapidamente e á ultima hora, expuzemos o nosso parecer no numero passado. Bom é que expliquemos agora a nossa maneira de vêr.

As ruas do Chiado, do Carmo e Nova do Almada constituem em Lisboa uma trilogia especial de ruas de luxo, ladeadas pelos melhores estabelecimentos, nas proximidades de quatro dos principaes theatros.

Pela sua construcção antiga as suas edificações não são elegantes, mas são boas, e a sua largura é exigua, insufficientissima hoje para o movimento que teem, visto servirem para quasi toda a comunicação entre a parte baixa e a alta da cidade, apesar da sua inclinação ser violenta.

Por vezes o transito por estas ruas, especialmente nas duas primeiras, vê-se interrompido para os vehiculos que circulam nos dois sentidos, o que succede a miude durante o dia e frequentes vezes mesmo de noite quando ha recita no theatro lyrico, ao começar e ao findar dos espectaculos.

A primeira exigencia, pois, d'estas ruas não é dar passagem por ahi a novos e largos vehiculos, mas restringir a circulação dos que hoje alli passam, melhorar o piso e regular o transito.

E' d'isso de que nada se tem curado e é o urgente.

Ruas como estas são em toda a parte vedadas por completo ao serviço de carroças ou de quaesquer vehiculos ordinarios, e já assim se pratica em Lisboa com as do Ouro e Augusta, e o centro da Avenida.

Para attender ao abastecimento dos moradores seria facil estabelecer que para elles, e só para elles, os carros de carga entrassem desde as 6 horas até as 9 da manhã; para a passagem para o bairro alto ha a rua do Alecrim, da parte sul, e a de S. Sebastião das Taipas por S. Pedro d'Alcantara, da parte norte.

Libertado assim o Chiado dos pesados e feios carros que hoje alli passam e estacionam, não vemos então, mas só então, inconveniente em que se estabeleça uma linha de tremvias só para subida pela rua do Almada, communicando a praça do Commercio com os altos da cidade.

A companhia Carris projectava devidir o transito norte oeste entre a rua do Arsenal e o Chiado. Isso é que não póde ser e bem fez o governo em não lh'o consentir.

Para isso precisava subir e descer com os seus carros

a rua do Carmo, e só por uma teimosia de quem está acostumado a dispôr da cidade a seu talante é que se explica que se pense em fazer passar vehiculos pesados, e de um systema de tracção mais perigoso, pela estreita garganta que liga aquella rua com o Rocio e rua do Principe.

Faça a companhia o que muitas outras teem feito lá por fóra; compre o predio que lhe barra a passagem; transforme-o num largo que representaria um desafogo para a cidade, e depois terá justiça a que lhe concedam fazer esse caminho, estabelecendo a ligação por suaves curvas em patamar para os dois lados; antes d'isto é completamente impossivel. Ha que vêr, não a exploração regular em que os carros estacionam em qualquer rampa, graças aos seus potentes freios; ha que prever um desarranjo, um desastre e pensar o que seria um vehiculo d'aquelles desembestado do alto da rua do Carmo, levando tudo na sua vertiginosa carreira contra o predio fronteiro á rua. Um horror!

Depois, a não ser para diminuir o transito pelo Arsenal, — para o diffcultar noutra rua — e para monopolizar todo o transporte de pessoas com prejuizo das empresas existentes de ascensores, que tanto capital (e todo portuguez) teem empregado nas suas linhas, não vemos vantagem na linha Rocio-Camões.

Quem do Chiado queira ir para os lados de Belem, ou vice-versa, terá a linha da rua do Alecrim; quem do Rocio quizer ir para S. Roque tem os ascensores; a cidade fica assim bem servida, e todos ficarão contentes.

Outro serviço poderia a companhia Carris prestar á cidade, com as suas linhas de S. Bento, Alecrim e outras em que os seus carros vencerão uma forte rampa.

A umas determinadas horas da manhã, quando o movimento de passageiros é escasso, umas zorras podiam ser engatadas ao carro motor, transportando para o alto das subidas as carroças com mercadorias.

Estes vehiculos pagam hoje, em geral, a alugadores de animaes de reforço para a subida das rampas; não duvidariam pagar um razoavel reboque á companhia.

A outra restricção que puzemos ao nosso accordo sobre a installação electrica no Chiado é que ella não seja por fio aereo.

Em toda a parte, note-se bem em toda a parte dizemos, (excepto só em Madrid) onde carros d'este systema de tracção teem que atravessar ou percorrer uma rua principal, fazem-n'o sem trolley, por accumuladores ou comunicação subterranea.

Para o transito do Chiado não póde deixar-se de se exigir o mesmo. O fio aereo, e muito mais com a installação feia e ordinaria com que está por toda a parte, iria augmentar o afeiamento da nossa rua mais elegante.

E é justamente do contrario que os commerciantes devem tratar: embellezar essa rua, promover a sua iluminação por lampadas d'arco, a reforma do seu pavimento (o que será pratico desde que sejam retirados, por completo, os vehiculos de carga) o embellezamento dos edificios, o augmento de iluminação, e electrica, nos estabelecimentos.

D'este conjuncto de attractivos resultará o augmento de transito de passantes e passeantes e não, como se tem conseguido metter na cabeça d'alguns, da quantidade de povo que, estabelecida a tracção electrica, ha-de vir de Paço d'Arcos e Algés passear na rua Garrett.

A este respeito consta-nos que alguma coisa se pensa, e bom será que os pensamentos se convertam em pratica, o que se conseguirá se houver boa vontade.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que tendo-me pedido a Companhia Carris de ferro de Lisboa em seus requerimentos de 4 de agosto e 28 de novembro de 1900 licença para assentar os seus carris em dupla via, para tracção electrica, no troço da estrada real n.º 67, Lisboa a Cascaes, comprehendido entre Algés e Dafundo: hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Technico de Obras Publicas e Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda, conceder á referida companhia a licença que sollicitou, devendo porém sujeitar-se na execução de todos os trabalhos ao disposto no regulamento do estabelecimento de exploração e fiscalização dos serviços telegraphicos de 10 de dezembro de 1892 e portaria de 15 de abril de 1898, expedida pela extincta Direcção dos Serviços Telegrapho-Postaes.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este alvará competir, que o cumpram, o guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contem.

Dado no Paço, aos 7 de setembro de 1901. — EL-REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Caminhos de ferro do Ehtado

Conselho de administração

Convindo facilitar a participação nos concursos para adjudicação de obras e fornecimentos;

Considerando que a exigencia de comparencia de concorrentes ou a sua representação por procurador, necessaria apenas para o caso de haver licitação verbal e para assegurar aos concorrentes o direito de reclamação relativamente aos actos do concurso, estorva por vezes a participação nos concursos, de individuos que residem em localidade differente d'aquella onde se effectuam;

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar, conformando-se com a proposta do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, de 30 de agosto ultimo, que nos concursos para obras e fornecimentos aos mesmos caminhos de ferro seja permitida a apresentação das propostas em carta fechada sem comparencia do proponente ou de procurador seu, inferindo-se d'esse modo de propôr que aquelle desiste do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso e de tomar parte na licitação verbal.

Outrosim determina o mesmo augusto Senhor que o deposito provisorio e definitivo, exigidos nos artigos 13.º e 26.º das instrucções para arrematação e adjudicação de obras e fornecimentos, de 10 de novembro de 1899, possam ser indistinctamente feitos em qualquer das duas direcções do Sul e Sueste ou do Minho e Douro, ainda quando a obra ou fornecimento diga respeito apenas a uma d'aquellas direcções.

Paço em 16 de setembro de 1901 — *Manuel Francisco de Vargas.*

Senhor. — Os maravilhosos progressos da mechanica revelados pelos mais engenhosos inventos estão sendo evidenciados por fôrma especial na applicação de motores mechanicos de variados tipos aos vehiculos que circulam nas estradas ordinarias e nas ruas das cidades.

A industria dos transportes está destinada a soffrer profunda transformação pelo emprego dos automoveis que, sem exigirem a dispendiosa construcção de linhas privativas ou de faixas de rolagem apropriadas, e de material especial de tracção, permitem o emprego de grandes velocidades em vehiculos que tem em si, concentrados em pequeno espaço, tanto osapparelhos que produzem ou armazenam a energia, como os que a transformam em movimento. Pela mais engenhosa das combinações, graças ao emprego do trolley automotor, pôdem até os vehiculos circular com a maxima liberdade de movimentos, recebendo constantemente a energia electrica, produzida a distancia, por intermedio de um conductor fixo.

Os regulamentos vigentes de policia e de circulação na via publica não prevêem, como é natural, o emprego de automoveis, o qual deve ser cuidadosamente subordinado a preceitos rigorosos. Com effeito, pôdem os automoveis originar graves accidentes e constituir um perigo real se não satisfizerem ás devidas condições technicas de boa construcção e perfeito funcionamento; se

forem guiados por mãos inhabeis, se no seu emprego não houver a necessaria attenção e cautela.

O projecto de regulamento, que tenho a honra de submeter á esclarecida apreciação de Vossa Majestade, procura definir os requisitos essenciaes dos automoveis, e prescreve as regras á que tem de ser subordinada, para segurança do publico, a circulação d'aquelles vehiculos, destinados tanto ao serviço particular como ao do publico, e, por isso, ousa esperar que elle merecerá a approvação de Vossa Majestade.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 3 de outubro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem approvar o regulamento para a circulação de automoveis nas estradas, que baixa com o presente decreto assignado pelo Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros e Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino e pelos Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios Ecclesiasticos e de Justiça, e das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Os mesmos Ministros e Secretarios de Estado assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 3 de outubro de 1901. — REI — *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro — Arthur Alberto de Campos Henriques — Manuel Francisco de Vargas.*

Regulamento sobre circulação de automoveis

CAPITULO I

Requisitos essenciaes dos automoveis

Artigo 1.º É permittida, nos termos e sujeita ás disposições applicaveis das leis e regulamentos da viação accelerada e ordinaria, municipal ou geral, e do estabelecimento e exploração de industrias electricas, e ás prescripções do presente regulamento, a circulação, na via publica, de automoveis pertencentes a qualquer individuo, empresa, sociedade ou companhia.

Art. 2.º São considerados automoveis, para os effeitos do presente regulamento, os vehiculos de motor mechanic, seja qual fôr a sua natureza, destinados a circular sobre as vias publicas, sem necessitarem do emprego de carris.

Art. 3.º Os apparelhos geradores de energia, os motores dos automoveis e os respectivos accessorios devem ser dispostos por fôrma que offereçam as necessarias garantias de solidez e segurança, sem originarem perigo ou incommodo para o publico, nem darem logar a derramamento ou perda de quaesquer substancias explosivas ou inflammaveis.

Art. 4.º Os apparelhos de manobra deverão offerecer as maximas garantias de funcionamento prompto e efficaç e serão agrupados de modo que o conductor os possa examinar e manobrar, sem prejuizo da vigilancia continua que deve exercer sobre o caminho que tem a percorrer; e os apparelhos indicadores deverão ser dispostos de fôrma que possam ser facilmente consultados, pelo que deverão ser convenientemente illuminados durante a noite.

Art. 5.º Os automoveis deverão obedecer ao seu apparelho de direcção, de modo que percorram com facilidade as curvas de pequeno raio.

Art. 6.º Os automoveis cujo peso proprio seja superior a 350 kilogrammas, deverão ser munidos de disposições de mecanismo especiaes que lhes permittam os movimentos de recuo.

Art. 7.º Os automoveis serão providos de dois freios de sistemas distinctos, sufficientemente efficaç, cada um d'elles, para os poder fazer parar. Um d'elles, pelo menos, deverá actuar directamente sobre as rodas ou sobre coroas solidarias com ellas, de modo que as possa travar instantaneamente. Quando o automovel tiver jogo deanteiro motor, *boggie*, um dos sistemas de freio deve poder actuar sobre as rodas trazeiras.

Art. 8.º Os automoveis de quatro ou mais rodas devem trazer na frente duas lanternas, uma de luz verde e outra branca, de força sufficiente para poder illuminar a estrada, em extensão não inferior a 20 metros.

§ unico. Os automoveis, assimilaveis a velocipedes, poderão ter na frente apenas uma lanterna de luz branca.

Art. 9.º É permittido aos automoveis rebocarem um ou mais vehiculos, cada um dos quaes deve ter freio privativo e o ultimo trazer na parte posterior uma lanterna de luz vermelha.

CAPITULO II

Provas e inspecções dos automoveis

Art. 10.º Nenhum automovel poderá ser posto em circulação, salvo o disposto no artigo 11.º, sem que pela Direcção das obras publicas do districto, em que residir o fabricante ou o seu representante acreditado, o vendedor, ou o proprietario do automovel, tenha sido verificado, pelas provas e inspecções convenientes, se este satisfaz ás prescripções do presente regulamento.

§ 1.º Nesta inspecção verificar-se-ha com particular attenção se o automovel possui os necessarios requisitos de solidez e estabilidade, e bem assim as condições de resistencia dos eixos e moentes, a proporcionalidade da largura das chapas de trilho ao peso que tem de supportar, a perfeição da lubrificação, bom funcionamento e aperto dos freios.

§ 2.º O exame a que se refere o presente artigo, será requerido ao director das obras publicas do districto por qualquer das identidades acima citadas, por conta das quaes correrão todas as despesas occasionadas pela inspecção e provas a que o automovel fôr submettido, com exclusão de quaesquer abonos aos funcionarios technicos da direcção de obras publicas.

§ 3.º Quando a inspecção e provas forem requeridas por fabricante ou seu representante acreditado, ou por vendedor de automoveis, o director das obras publicas passará um attestado do resultado do exame feito, a fim de ser entregue ao interessado.

§ 4.º Quando o automovel seja apresentado pela pessoa que d'elle pretende utilizar-se, ser-lhe-ha desde logo entregue o livrete de que trata o artigo 12.º.

Art. 11.º Quando um automovel de um determinado typo houver sido verificado e approved, nos termos do artigo 10.º, o fabricante ou o seu representante terá a faculdade de vender vehiculos de typo rigorosamente igual áquelle, sem que seja necessario submeter a exame directo cada um d'elles. Esses vehiculos constituirão uma série, na qual terão o respectivo numero de ordem. Cada um d'elles será acompanhado de copia do attestado a que se refere o mesmo artigo e de uma declaração do vendedor, de que o vehiculo é inteiramente conforme com o typo da série a que pertence.

Art. 12.º As direcções de obras publicas entregarão, em presença de copia do attestado a que se refere o artigo 10.º e da declaração de que trata o artigo 11.º, um livrete, do qual conste o nome e residencia do fabricante e do seu representante, quando áquelle fôr estrangeiro, séde da fabrica, data da construcção, série e numero de ordem do vehiculo, resultado do exame a que tiver sido submettido o proprio vehiculo ou o typo da serie a que elle pertença.

§ unico. Nenhum automovel poderá andar em circulação sem o competente livrete.

Art. 13.º Os automoveis destinados a serviço publico, embora de typo já approved, e os vehiculos que por elles hajam de ser rebocados, não poderão ser postos em circulação sem que previamente sejam sujeitos á inspecção, á qual poderão assistir representantes da empresa d'esse serviço, e cujo resultado será registado no competente livrete.

Art. 14.º Os automoveis em circulação serão submettidos perante as direcções de obras publicas á inspecção periodica de quatro em quatro annos, e ainda á inspecção extraordinaria quando hajam soffrido reparação ou transformação importante. O resultado d'essas inspecções será registado no livrete.

Art. 15.º Os vehiculos rebocados por automoveis devem ser submettidos igualmente á inspecção prescripta nos artigos 10.º e 13.º, afim de se verificarem as suas condições de solidez e estabilidade e de bom funcionamento dos freios; do resultado da inspecção será passado attestado.

CAPITULO III

Licenças para circulação de automoveis

Secção I — Regras geraes

Art. 16.º Nenhum automovel poderá circular na via publica sem licença passada, a requerimento do respectivo proprietario, pelo governador civil do districto da sua residencia. O requerimento deverá conter a indicação do nome e morada do requerente, e ser instruido com o livrete exigido pelo artigo 12.º, e no caso previsto no artigo 11.º com copia do attestado a que se refere o artigo 10.º, acompanhado com o attestado de capacidade do requerente, para poder conduzir o automovel, ou do individuo ao qual pretende confiar essa conducção, e com a certidão, a que se refere o artigo 15.º, relativa aos vehiculos que hajam de ser rebocados. Da entrega d'esses documentos passar-se-ha recibo ao requerente.

Art. 17.º O governo civil que receber o requerimento ouvirá sobre o seu deferimento, quando o automovel não esteja ainda acompanhado do livrete respectivo, a direcção de obras publicas do districto, a qual subministrará o livrete do automovel, com a sua informação. Quando esta seja favoravel, o governo civil concederá a licença segundo o modelo respectivamente determinado, licença que será valida para todo o paiz e terá um numero de ordem, pertencente a uma serie distincta para cada districto. Com a licença serão entregues os documentos exigidos no artigo 16.º

§ unico. Quando a informação não fôr favoravel e o governo civil não conceda a licença pedida, poderá o requerente recorrer do despacho para o Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, que resolverá o assumpto.

Art. 18.º Os automoveis deverão trazer sempre na parte pos-

terior uma chapa metallica em que se achem inscriptos, em caracteres bem visiveis, o numero da licença e a séde do districto em que foi concedida

Art. 19.º A licença deverá declarar se é permittido atrellar outros vehiculos ao automovel, indicando o numero d'estes, que normalmente não excederá um no interior das povoações e dois fóra d'ellas. Este numero poderá ser excedido mediante licença especial concedida pelo Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

§ unico. A lanterna do ultimo vehiculo rebocado deve trazer inscripto o numero da licença do automovel.

(Continúa.)

Fornecimentos ás linhas do Estado

Em conformidade com a portaria de 16 do mez passado que hoje publicamos, sahio uma circular do conselho d'administração em que se fixam as regras a seguir nos concursos para fornecimentos e na execução dos respectivos contractos.

Segundo o mesmo conselho diz, apesar de haver-se já facultado o pagamento por uma direcção de fornecimentos feitos por individuos residentes na séde da outra, a necessidade de comparecerem pessoalmente ou por intermédio de procurador nos concursos, affugentava muitos concorrentes, ao que se procurou obviar com os preceitos prescriptos naquella portaria.

Para mais cabalmente assegurar esse resultado, resolveu o conselho em sessão de 11 do corrente que sejam seguidas as seguintes instrucções:

—Em todos os programmas de concursos e seus respectivos annuncios declarar-se-ha que os licitantes podem enviar em carta fechada para a entidade, perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de quaesquer outros documentos exigidos, entendendo-se que por esse facto desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

—Sempre que numa direcção haja concurso para fornecimentos que possam ser feitos por individuos residentes na séde da outra direcção, serão mandados a esta exemplares do annuncio, para serem publicados nos jornaes mais lidos da sua séde, e do programma e caderno d'encargos e desenhos para estarem alli patentes. Nos annuncios e programmas declarar-se-ha que os depositos podem ser feitos em qualquer das Direcções.

O reforço do deposito provisorio será feito pelo adjudicatario na mesma direcção perante a qual fizera áquelle. A direcção effectuará o deposito definitivo na Caixa Geral dos Depositos á ordem do director que tem de contractar o fornecimento ou do presidente do Conselho de Administração quando o contracto é lavrado perante o conselho.

O conhecimento do deposito será enviado á direcção ou ao conselho conforme o caso, afim de se lavrar o contracto.

—Em todos os concursos de obras e fornecimentos os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes, com excepção do adjudicatario, logo que haja sido feita a adjudicação, com a qual se consideram findos os actos do concurso sem se aguardar a constituição do deposito definitivo.

Nos cadernos d'encargos dos fornecimentos inscrever-se-ha sempre a prescrição de que a administração se reserva o direito de não adjudicar a obra ou fornecimento se assim lhe convier e de dar a preferencia á proposta que mais vantagens offerecer, embora não seja a de menor preço.

Declarar-se-ha igualmente nos cadernos d'encargos

que o fornecedor poderá receber na séde da outra direcção, quando nella resida, as quantias a que tenha direito, quando assim o pedir.

Será facultado aos adjudicatarios assignarem na direcção em cuja séde residem os contractos celebrados com a outra direcção.

As direcções evitarão, quanto possivel, delongas nas remessas dos processos de concurso, na elaboração dos contractos, no processo das quantias a pagar, nas recepções, liquidações e na restituição dos depositos.

As direcções procurarão agrupar quanto possivel no mesmo concurso materiaes similares em quantidade proporcionada ao consumo, afim de se evitar a multiplicidade de contractos e dos encargos e formalidades a que dão logar, muito embora as entregas e pagamentos sejam fraccionados conforme as conveniencias da administração.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(Continuação)

5.^a secção — Caminhos de ferro economicos

37.^a Questão — Influencia dos caminhos de ferro economicos na riqueza publica

Presidiu á secção *sir Andrew Fairbairn*, tendo como secretarios os engenheiros *Ernest Gérard* dos caminhos de ferro belgas e *R. Godfernaux* do caminho de ferro de Achiet a Bapaume.

Relatavam esta questão o engenheiro *Colson*, e o sr. de *Burlet*, da «Société nationale belge des chemins de fer vicinaux».

Segundo este relator, a influencia das linhas economicas é muito salutar sob o ponto de vista do bem estar, do desenvolvimento da riqueza publica, e até do melhoramento moral das populações da região que atravessam.

A linha hollandeza de Heernveen serve de exemplo. Substituíram-se as choupanas por casas, espalha-se a instrucção, diminuiu o alcoolismo, economizou-se nos transportes, augmentaram as viagens e a sua velocidade, cresceu o valor das terras.

Na Belgica ha actualmente 2.000 kim. de linhas vicinaes ou cerca de 10 por 100 kim. quadrados de solo e mais 2.500 kim. a construir brevemente.

Prestam os seguintes serviços: No transporte de passageiros — as tarifas são reduzidas 30 a 50 p. c. comparativamente com as da viação em carros, augmento de commodidade, tempo ganho; no transporte de mercadorias — economia consideravel no preço, mercados mais abundantes e proprios, maior fertilidade das terras pela facilidade de adubação, exploração de pedreiras e venda de residuos, terrenos aridos transformados em hortas e pomares ou em culturas mais remuneradoras, comboios especiaes para transporte de leite e outros productos, valorização de jazigos de phosphato, minerios diversos e materias primas.

Accresce que se desenvolve o gosto pelas viagens, que se realiza uma economia importante no transporte das malas do correio e que o Estado poupa tambem na conservação das estradas.

Mostra ainda o relator a favoravel influencia das linhas vicinaes nas receitas das estações das grandes rêdes.

Depois de se ter apresentado um alvitre para que as linhas telephonicas pos caminhos de ferro vicinaes pu-

dessem ficar á disposição do publico, ligando-se com as do serviço telegraphico e telephonico ordinario, foi votado um projecto de conclusões, em que se accentua o apreço devido ao relatorio do engenheiro *Burlet*, mas se reconhece serem ainda poucos os esclarecimentos colhidos.

Em sessão plena, votaram-se depois as seguintes conclusões definitivas:

«O congresso regista os esclarecimentos muito interessantes que lhe foram fornecidos, relativamente a certas partes da Belgica e dos Paizes-Baixos e que fazem sobresair nitidamente a influencia feliz dos caminhos de ferro economicos no desenvolvimento da prosperidade publica nestas regiões que se encontram em condições especiaes em virtude da densidade da sua população.

«Lamenta que não tenham podido ser-lhe fornecidas informações mais completas, de modo a tornar o inquerito mais geral, e, com o fim de o completar, julga que deve manter-se a questão na ordem do dia d'uma proxima sessão.

37.^a Questão.—Modos de desenvolver os caminhos de ferro economicos

Eram relatores os srs. *Joseph Tallow*, da «Midland Great Western Railway of Ireland», e *W. M. Acworth*, da «Southern Pacific Company».

Foram adoptadas as seguintes conclusões definitivas:

«O congresso reconhece que os meios preconizados como proprios para desenvolverem os caminhos de ferro economicos se ligam a duas ordens de ideias:

a) Reducção de despesas;

b) Offerta d'um concurso financeiro feito pelo Estado, pelas localidades interessadas, pelas provincias, departamentos, communes, etc., e pelos caminhos de ferro preexistentes.

a) Quanto ao primeiro ponto, o congresso, recordando as discussões que houve nas sessões anteriores, nomeadamente em Milão, assignala particularmente a utilidade das medidas seguintes:

Simplificação das formalidades preliminares para a obtenção da concessão e para as expropriações; introdução, nas leis do paiz em que não existam, de disposições que permittam: 1.^o, levar em conta o augmento de valor especial que o caminho de ferro traz a uma propriedade expropriada em parte; 2.^o, repartir equitativamente as despesas dos processos judiciais concedidos por exigencias reconhecidas como excessivas.

Utilização gratuita da plataforma das estradas e caminhos existentes, quando as suas condições de estabelecimento o permittem; passagem de nivel das estradas carreteiras que se encontram, na generalidade dos casos; supressão das sebes, barreiras das passagens de nivel e de guardas; adopção judiciousa das rampas fortes e das curvas de raio pequeno; extrema simplificação dos edificios das estações.

Simplificação dos regulamentos com o fim de dar ás companhias toda a liberdade de acção necessaria para a organização economica da sua exploração, auctorizando-as nomeadamente a supprimir nas linhas de pequeno trafego as medidas de precaução que possam dispensar-se, sem que a segurança fique comprometida, taes como signaes, machinas de reserva, etc.; a substituir ao telegrapho o telephone; a organizar o serviço de estação por forma que possa ser confiado a um unico agente, a uma mulher ou mesmo a um commerciante, cujo estabelecimento esteja contiguo ao ponto de paragem.

b) Sobre o segundo ponto, o congresso põe em

evidencia o concurso efficaz que póde ser fornecido para o estabelecimento das linhas secundarias, sem que os sacrificios reaes que d'ahi resultam attingam cifras elevadas: 1.º, pelas communas interessadas quando fornecem o terreno ou acceitam o encargo das acquisições de terreno acima d'um preço determinado, encarregando-se das negociações com os proprietarios ou facilitando-as; 2.º, pelas administrações das linhas preexistentes, quando tomam á sua conta a maior parte ou a totalidade das despesas causadas pela entrada das linhas affluentes nas suas estações ou quando concedem premios proporcionaes ao trafego levado por estas linhas, para estabelecer uma combinação que dê garantias contra qualquer eventualidade de concorrência.»

No que se refere ao concurso financeiro directo dos poderes publicos, o congresso, depois de conhecer os primeiros resultados do inquerito, que d'esta vez só se referiu ás Ilhas Britannicas, pede que continue em diversos paizes — nomeadamente na Belgica, paiz a respeito do qual foram fornecidos esclarecimentos muito interessantes nas sessões anteriores — tratando-se d'isso na primeira sessão.

NOTAS DE VIAGEM

Nova série

I

Um pouco de introdução — Impressões geraes do Tejo ao Baltico ao Danubio e ao Adriatico

Ao encetar a discripção d'uma longa viagem, por caminhos, para mim, desconhecidos, mas que não o são de muitos dos leitores d'este jornal; e por varias regiões por certo pouco percorridas pelos viajantes portuguezes, e mesmo por isso mais interessantes, para serem descriptas aqui, devo prevenir desde já que, no seguimento d'esta narrativa, muitas vezes terei que recorrer a comparações e apreciações que poderão parecer eivadas de critica acerba.

E' que em viagem, ausente da patria, o amor nacional tem mais intensas palpações, e quem assim não se esquece do seu paiz, tem muitas vezes que lamentar que elle não tenha, postas em evidencia como noutras partes, bellezas que encerra, e attractivos que lhe poderiam ser de alto proveito, devido este abandono á falta de iniciativa de um povo, como o nosso, que não cuida dos melhoramentos que, por toda a Europa, tornam as viagens ou a permanencia agradaveis, interessantes e sobretudo commodas.

No meio d'essas grandes cidades, em que o gosto moderno utiliza a sciencia e a arte para reunir um conjunto de luz, de movimento, de vida, de côr, de ornato, que desorienta e encanta, é triste pensar no nosso paiz, tão bello e tão só; tão brilhante de sol e tão falto de adornos, tão pittoresco pelas suas montanhas, tão nuas de plantações, em grande parte.

Cidades que seriam naturalmente feias são tornadas bellas á força de artisticos edificios, de multiplicidade d'arbustos, de iluminação, de viação, de movimento, de luxuosos estabelecimentos, que fazem que o viajante não só alli vá, como deixe lucros, em objectos que adquire, que vão concorrer para novos engrandecimentos.

Algumas que centralizam o grande commercio marítimo, a grande industria ou a producção agricola, não se esquecem de retocar, a cada momento, as suas galas, de cuidar da sua *toilette*, de guarnecer de flores as frontarias dos seus edificios, e encher de luz as suas praças.

E a par d'isto, cuida-se da commodidade, por uma

fôrma sollicita; por toda a parte se fundam bellos hotéis, em todas se encontram vastos restaurantes, excellentes meios de viação, mas estabelecidos com criterio e as restricções necessarias para que, á custa da commodidade que offerecem, elles não prejudiquem o aspecto artistico da povoação, não destruam o conjunto do bello a que se attende acima de tudo.

Citarei, como exemplo, Hamburgo, o grande emporio commercial da Allemanha e norte da Austria.

A preocupação do seu continuo labutar, no porto, não impede a bella cidade livre de cuidar dos seus aformoseamentos.

Parques e jardins... jardins das pobres flores do norte; ruas enormes; vegetação por toda a parte; edificios velhos: ha sempre maneira de levar os proprietarios a substituil-os por outros, novos, elegantes, ou a cedel-os a quem os reconstrua com melhor aspecto.

Uma companhia de tremvias electricos precisou passar com os seus fios aereos pelo vasto caes do Alster, o Jungfernstieg; pois houve meio de fazer dos postes que os sustentam um embelezamento, ornamentando-os profusamente de tal fôrma que parecem adornos de festa.

Praga, para dar ao seu Karolinenthal, bem pouco interessante, uma apparencia mais elegante, põe-lhe as lampadas electricas em artisticos arcos, formando, quando se vê a rua em todo o seu comprimento, uma abobada de ferro ornamentado, durante o dia, e de luz, durante a noite.

A par d'isto, especialmente na Allemanha e norte da Austria, cuida-se do aceio, da salubridade de uma fôrma extraordinaria.

Só assim se comprehende que um viajante se conserve nesses paizes semanas seguidas, percorrendo terras, sem que sinta, uma só vez, affectada a pituitaria por qualquer cheiro desagradavel.

Outra sujidade que nos incommoda — a mendicidade — não existe naquellas terras. O viajante não tem que interromper as commoções de prazer da sua viagem para se condoer de quem sollicita uma esmola, por fome ou por doença.

Que differença, neste ponto, das nossas cidades e villas e das de Hespanha, onde, a cada passo, o excursionista é atacado por uma indigencia, quando não é por uma asquerosidade repellente!

Na Suissa a mendicidade é prohibida, havendo nesse sentido numerosos avisos por toda a parte. Quem é encontrado em contravenção, é preso; se se reconhece que tem verdadeira necessidade, ou se lhe procura occupação, se é valido, ou recolhe a um asylo, ou é soccorrido pela autoridade. Se reincide, é preso, e preso fica até se corrigir.

Mas na Austria e na Allemanha não sei que leis existem: — sei que não ha mendigos; quem não tem occupação procura produzir qualquer artefacto que venda e lhe dê pão.

Uma outra mendicidade, mais fina, que enxameia em França e Suissa tambem não existe além do Rheno: — o *pourboire* imposto — a gorgeta obrigatoria, a exigencia absoluta de se pagar bem o mais pequeno serviço que deve ser gratuito.

Não ha duvida de que o viajante nunca recusa estes mil pequenos cobres, mas agrada-lhe mais dal-os espontaneamente do que vêr continuamente estendida uma mão para os receber, e recear sempre um mau humor quando por distracção ou falta de trocos, como é vulgar, a quantia não é sufficientemente larga.

Uma praga que ataca o viajante agora, de que elle, pela propria tentação, se não livra, e o assoberba por toda a parte, é a dos cartões postaes illustrados.

Desde a maior cidade até a mais modesta aldeia, no fundo da caverna como no alto da montanha, no hotel, no caminho de ferro, no vapor, na igreja, no cemiterio, na estrada, quasi dentro do nosso quarto, quasi do interior do nosso bolso, surge o bilhete illustrado, a offercer-se, a tentar, a fazer gastar tempo, dinheiro e salivar ao estampillar o.

E' uma nuvem de cartanagem a que os novos processos graphicos deram vida, e com que lucram todos: os vendedores, os fabricantes de cartão, as typographies e sobretudo o correio.

Só não lucra o viajante, que esse tem que lançar no seu orçamento uma nova verba já razoavel se em cada terra se deixar levar na onda.

Onde não ha monumentos, grandes edificios, palacios, quadros a reproduzir recorre-se ao retrato do soberano ou do prior da freguezia, em bilhetes que, na Austria, onde a vida é carissima, chegam a custar 20 hellers, equivalente a quasi 60 réis da nossa moeda, o que, com a estampilha, ascende a 90 réis cada um.

Tambem não é desprezavel o tempo que se gasta a escolher bilhetes, entre tal immensidade, e a escrevel-os.

Por isso nos cafés, nos restaurantes, nos theatros, onde, nos de variedades, se come e se bebe durante o espectáculo em mesas, na platéa e galerias, muita gente aproveita o tempo, enquanto o criado serve, ou o panno não sobe, para escrevinhar repetidas lembranças nesses papelinhos.

Como auxilio aos poucos endinheirados e reclamo á casa, nos bons hotéis, e em alguns grandes cafés da Allemanha dão se bilhetes gratuitos illustrados a côres, e alguns bem bonitos.

E não só se dão cartões, como guias da cidade, acompanhados de plantas muito razoaveis, algumas mesmo superiores ás do Baedeker, e com primorosas gravuras.

Estes guias são feitos para reclamo aos estabelecimentos e, por alguns, distribuidos ao publico, mesmo a troco de qualquer pequeno consumo.

Isto é d'uma vantagem enorme para as cidades, porque o visitante orienta-se melhor sobre as curiosidades que tem que vêr, e prolonga a sua estada a fim de as visitar todas.

Compare-se isto com o nosso paiz onde *nem mesmo pagando*, á parte, Lisboa, Coimbra e Porto de que ha volumosos guias, mas caros, o viajante não tem um guia nem uma planta d'orientação.

Cintra, Figueira, Thomar, Braga, Aveiro, Vianna, Bussaco, quanto lucrariam se o commercio e as camaras municipaes e as empresas de viação e os hotéis se ligassem para espalhar reclamos d'este genero.

Mas se nem um guia do paiz existe em portuguez! Ah! está uma das faltas que justificam a triste impressão com que encetei este novo rosario de descrições.

Acudiu-me á penna um termo do culto beato; não admira porque vou, no proximo artigo, falar de Lourdes...

Tracção electrica em Lisboa

Em sessão da camara municipal de 31 do passado mez foi presente um officio da repartição do contencioso remettendo o accôrdo realizado entre a companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, as companhias Carris de ferro de Lisboa e Lisbon Electric Tramway C.^o Limited e a mesma camara, representada neste acto pelo sr. dr. Motta Veiga, para o prolongamento da linha até Paço d'Arcos.

Segundo esse accôrdo, são reconhecidos os direitos da Companhia Real, em virtude dos contractos d'esta com o estado, e esta consente no estabelecimento da tracção electrica nas linhas da companhia Carris de ferro, que serão prolongadas até Paço d'Arcos, e bem assim na passagem dos cabos electricos sobre e sob as suas linhas, bem como nos cruzamentos necessarios com as suas vias ferreas, não devendo nunca ser inferiores os preços da companhia Carris da ferro aos d'aquella companhia nos pontos em que as linhas d'uma e d'outra correm parallelas. A companhia Real dos caminhos de ferro poderá exigir o excesso de despesa de conservação proveniente dos cruzamentos com as suas linhas, no caso da companhia Carris de ferro concordar com a liquidação d'essa despesa; de contrario, esta fará o deposito da importancia fixada pelo ministerio das obras publicas, devendo ser a questão resolvida por arbitros.

Por sua parte, a camara obriga-se a não fazer concessões de novas linhas enquanto durarem aquelles contractos.

*

Com respeito á tracção pelo Chiado, a que nos referimos noutro artigo, a Companhia officiou em 14 do mez passado á camara insistindo nessa construcção, e pediu agora que d'esse officio fosse dado conhecimento ao governo.

Este, porém, segundo uma nota officiosa publicada na «Tarde», não reconsiderará, mantendo-se firme na disposição de não consentir essa installação.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro Atravez da Africa

Para discussão das contas e do relatorio e de outros assumptos que seja preciso resolver, são convidados os srs. accionistas a reunir no dia 11 de novembro, ás doze horas do dia, na casa da companhia, Rua do Bellomonte, n.^o 49.

Porto, 26 de setembro de 1901.—O Primeiro Secretario da assembléa geral, Jorge Pinto da Silva.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Octobre 1901.

Un vent de tempête a soufflé sur la Bourse tous ces temps ci, et avec une intensité telle qu'aucun groupe n'a pu résister: toutes les valeurs sans distinction, charbonnages, métallurgie, mines de cuivre ou de zinc ont vivement réactionné les unes après les autres, justifiant ainsi l'appellation de certains qui commençaient à murmurer le mot fatal de Krach.

Le signal de la débacle a été donné par les mauvaises nouvelles reçues de New-York au sujet des idées économiques du nouveau Président que l'on croyait jusqu'alors enfeodé aux principes de Mac Kinley, et qui paraît s'en dégager.

La Bourse mal impressionnée n'a plus présenté aucune résistance aux attaques violentes portées aux valeurs Russes.

Sosnowice, Briansk, constructions mécaniques Rykowsky, Prokhorow, offertes de tous cotés, sous le poids de réalisations précipitées, inscrivent des écart fantastiques.

Gagnant du terrain, le panique s'en prend alors aux valeurs industrielles de toutes sortes et de tout genre, métallurgie, fonds d'Etat même, et le mois de Septembre s'est terminé dans un affolement que l'on pourrait presque rapprocher à celui de 1882. Certes, depuis cette époque, la Bourse a traversé ces périodes difficiles, mais jamais elle n'a été atteinte aussi profondément. La plus grande partie de nos valeurs, même des valeurs Russes, sont des affaires solides sérieuses, ayant un passé et des réserves qui industriellement résistèrent avec succès; et certaines aux cours actuels sont ridiculement dépréciées; mais ce qui est de beaucoup plus grave

dans la crise actuelle, c'est l'élargissement des capitaux, leur peu de confiance dans l'avenir et les désillusions auxquelles on les a exposés; ces dernières atteintes font craindre que longtemps encore ils restent éloignés du mouvement industriel et commercial.

Quoiqu'il en soit, le mieux est de courber la tête sous l'orage, et d'attendre des temps meilleurs.

Métallurgie. La période difficile que traverse l'industrie métallurgique et que l'on prévoyait depuis si longtemps, malheureusement, semble s'aggraver de plus en plus.

La plupart de ces Sociétés cloturant seulement leur exercice, commencent à convoquer leurs actionnaires et à publier leur compte de profits et pertes.

Les *Aciéries de la Marine* perdent près d'une centaine de francs à 1.360 frs., malgré l'espérance de maintien du dividende.

Les *Aciéries du Nord et de l'Est* rétrogradent rapidement à 1.440 frs., bien que le dividende de 80 frs. proposé par le conseil ne soit inférieur que de 10 francs au précédent.

Mines. Le marché des métaux, particulièrement celui du cuivre, a présenté tout récemment des oscillations considérables. Il n'est un secret pour personne que depuis plus de deux ans un grand trust américain avait le contrôle du métal et que, grâce aux puissances financières dont il disposait, il avait pu maintenir les cours les plus élevés qui avaient été pratiqués alors que le plomb, la zinc, l'étain, livrés à leur sort, s'étaient brutalement écroulés. Mais la consommation diminuant, la production augmentant, le trust aura-t-il assez de puissance pour absorber les stocks et les conserver? Malgré la publication de statistiques montrant la pénurie du métal, l'*almagamed trust* dut, ces temps derniers, faire reporter à New-York des quantités considérables de cuivre; de plus la disposition du président Mac-Kinley et l'arrivée au pouvoir de son successeur troublèrent encore l'espoir des spéculateurs qui, un instant débordés, laissèrent fléchir le cuivre à £ 61. Ils ont réussi néanmoins à se reprendre et à revenir à £ 63.

Le *Rio* revient de 1.340 à 1.205 frs.

La *Tharsis* résiste à 163 frs., mal impressionnée par le recul de sa réserve, mais autant l'on peut craindre une réaction plus violente du *Rio*, autant l'on peut espérer une reprise de la *Tharsis* en raison de l'assurance absolue d'une longue durée d'exploitation aujourd'hui reconnue par tous et qui sera encore affirmée à la prochaine assemblée.

Les *Voitures* se raffermissent à 175 frs. sur la nouvelle que le conseil a sensiblement réduit l'exploitation et par conséquent le montant des frais généraux.

Les *Omnibus* se tiennent à 775 frs. et la jouissance à 365 frs. avec un écart de cours absolument injustifié. On annonce que le conseil est absolument décidé à poursuivre la Ville devant les tribunaux dans le cas où un terrain d'entente ne serait pas trouvé d'ici peu de temps. Le conseil d'Etat devra juger si oui ou non la compagnie jouit d'un monopole; dans l'affirmative le préjudice causé est indéniable et des indemnités seront exigées; dans la négative la compagnie serait libre d'abandonner immédiatement ses services et d'entrer en liquidation.

Le *Métropolitain* glisse légèrement à 585 frs.

L'Est-Paris s'en fait des efforts désespérés pour se maintenir vers 160 frs.

Le *Thomson* présente un peu plus de fermeté à 820 frs.

La *De Beers*, sur laquelle se concentre l'activité de la spéculation, reste à 970 frs.

Le Conseil de cette compagnie vient de décider de convoquer le plus tôt possible à Kimberley une assemblée destinée à se prononcer sur la modification de quelques articles des statuts.

En *Mines d'or* toujours la même hésitation, car il est très difficile de démêler la vérité au milieu des nouvelles publiées par les deux parties.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 16 de Outubro de 1901.

Olhem : ahi temos outra vez, e d'esta menos pacientes, os clamores contra a praga de moedas de nickel e de bronze falsas que inundam o mercado. . .

Somos unicos, louvado Deus, e ainda nos sobra tempo para nos carpirmos. Em outra qualquer terra que não a nossa, uma questão semelhante teria sido, logo desde o principio, cortada cerce por um expediente radical. Porém, cá por casa, o governo vae deixando correr o marfim.

Appellêmos, provisoriamente, para o soccorro da Providencia, em quanto os poderes constituídos cá em baixo se não lembram de nós, e miremos um pouco, por desfastio, este gracioso painel:

Os diversos typos do papel fiduciario com que pela força das circumstancias somos obrigados a governar-nos, todos elles hão sido falsificados, desde a nota de cinco tostões até á de cincoenta mil réis, dando-se ainda o caso de correrem, por ahi, imitações diversas de cada um dos typos de 1.000, 2.500 e 5.000 réis.

Resta apenas. . . immaculada a nota grande de cem mil réis que, provavelmente, deve o ter sido até hoje respeitada á pouca circulação que lhe faculta o seu valor.

Agora, quanto á moeda divisionaria de nickel e á de bonze, é a desgraça que estamos vendo.

Não basta pois o escrupulo que devemos ter no exame das notas, para não sermos prejudicados; é preciso também olharmos para os tostões e até para os vintens que nos passarem para a mão. Não é isto, sobre triste, ridiculo? . .

Ora é indispensavel que este estado de coisas — uma verdadeira vergonha, e uma fonte de males gravissimos — tenha, e quanto antes, um termo. Assim é que não podemos continuar. Basta-nos já o mal de vivermos sob o regimen de moeda fraca, para que nos livrem de a termos falsa, ainda para maior desgraça nossa. Comece-se, sem perda de tempo, a cortar o mal pela raiz.

Não é nosso proposito o repisarmos agora sobre um assumpto de que nos occupámos já em um dos nossos precedentes boletins, posto que a gravidade do objecto nos mereça algumas palavras mais.

A questão das notas falsas teem, o governo e o banco, de a resolver entre si, e cremos que alguma coisa se iniciou já nesse sentido; agora a do nickel e do bronze, essa, ficará resolvida, e effizamente, com o apregoado projecto do sr. ministro da fazenda, projecto a que já aqui também alludimos passageiramente, para a substituição das moedas correntes de 5, 10, 20, 50 e 100 réis, por novas cunhagens de 100 réis prata e de 5, 10 e 20 réis nickel. Que é que tem, até agora, impedido o governo de pôr em execução esta sua excellente idéa? Assumptos mais instantes não nos parece, porque este prima pela sua gravidade; e o esperar-se pela abertura do parlamento, também o não cremos, pois que uma dictadura applicada ao caso ninguem de bom senso e desapaixonado a haveria de reprovar.

Agora sobre o importante caso de quem deva, a final de contas, supportar o prejuizo das falsificações do nickel e do bronze — se o estado, se o publico — é logico e razoavel que seja o estado a perder. O estado deve pois, necessariamente, ao mesmo tempo que realizar o seu projecto, recolher toda a moeda de nickel e de bronze boa ou má e trocá-la pela da nova emissão. Pois se se ha-de exigir ao banco a troca do papel falso, sob a especiosa razão da descurada ou confusa estampagem do legitimo, logico é por outro lado que o governo se aguarde com o chumbo nickelado, que a emissão verdadeira, tão desastrosamente calculada, dosada, cunhada, valorizada e multiplicada, fez por castigo de nós todos enxamear.

*

Continuou a ser bastante regular o movimento da nossa bolsa na quinzena finda. As inscrições tiveram bastante procura, com offerta pouco correspondente, e attingiram a cotação de 40 0/0, facto digno de registo. Os restantes papeis do estado também foram procurados, especializando as obrigações de 1888-4 1/2 0/0 coupon, que se cotaram a 57.700 e as de 1888-4 0/0 que chegaram a 20.250.

Em acções de bancos notaremos a procura que tiveram as do Banco de Portugal, fazendo-se operações a 148.000 e 148.100 com o pouco papel que appareceu. Houve igualmente bastantes pretendentes e poucos vendedores para as acções dos Bancos Commercial e Lisboa & Açores, cujas cotações se mantem firmes a 134.000 e 125.000, respectivamente. Do Banco Ultramarino realizaram-se vendas a 123.500.

Em acções de companhias pouco se fez: Tabacos oscillaram entre 131.500 e 132.000 e Phosphoros entre 77.700 e 77.800.

Quanto a valores africanos, continuaram as operações a dinheiro e a prazo sobre as acções das Companhias de Moçambique e da Zambézia. As de Moçambique variaram, conforme a natureza das transacções, entre 8.600 e 9.200 e as da Zambézia entre 4.450 e 4.750. Esta companhia vae levar á sua assembléa geral o seu relatório de 1900, com um balanço apresentando o lucro liquido de 26.688.389 réis, não obstante as graves circumstancias que teem influido sobre toda a provincia de Moçambique.

E nada mais d'esta vez que mereça registo especial.

L. R.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | | |
|------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------|-----------|
| Londres 90 d/v . . | 38 ¹⁵ / ₁₆ | 38 ¹³ / ₁₆ | Desconto no Banco | |
| » cheque. . . | 38 ¹ / ₂ | 38 ⁷ / ₁₆ | de Portugal. . . . | 5 1/2 0/0 |
| Paris 90 d/v. | 738 | 739 | No mercado. | 6 0/0 |
| » cheque. | 742 | 744 | Agio Buenos Ay- | |
| Berlim 90 d/v. | 303 | 304 | res. | — |
| » cheque. | 306 | 307 | Cambio do Brazil. | 11 1/2 |
| Francfort 90 d/v. . . | 303 ¹ / ₂ | 304 ¹ / ₂ | Premio da libra. . . | 1.730 |
| » cheque. | 306 ¹ / ₂ | 307 ¹ / ₂ | | e |
| Madrid cheque . . . | 860 | 870 | | 1.740 |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | OUTUBRO | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 | - |
| Lisboa: Inscrições de assent. | 39,55 | 39,55 | 39,60 | 39,65 | 39,80 | 40 | - | 40 | - | 39,91 | - | 39,84 | 39,85 | - |
| » coupon | 39,45 | 39,55 | 39,60 | 39,65 | - | 40,10 | 40,20 | 40 | 39,80 | 39,97 | - | 39,85 | - | - |
| Obrig. 4 0/0 1888 | - | 20.150 | 20 200 | 20.200 | 20.250 | - | - | 20.100 | 20.200 | - | - | - | - | - |
| » 4 0/0 1890 assent. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 50.800 | - | - |
| » 4 0/0 1890 coupon ... | 51.000 | - | 50.100 | 50.100 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » 4 1/2 0/0 assent. | 58 400 | - | 58.500 | - | - | - | 57.700 | 58.400 | - | - | - | - | 57 300 | - |
| » 4 1/2 0/0 coup. int. ... | 57.000 | 57.300 | 57.700 | 57 300 | 57.500 | 57.100 | 57.500 | - | 57.500 | 57 500 | 57.700 | 57 400 | 57.400 | - |
| » 4 1/2 0/0 externo | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Tabacos coupon ... | - | - | - | - | - | - | - | - | 124.000 | - | - | - | - | - |
| Acções B. de Portugal. | 147.700 | - | 148.000 | 147.800 | 148.000 | 148.000 | - | 148.100 | 148 000 | 148.100 | - | 148 100 | - | - |
| » » Commercial | 134.000 | - | - | - | - | 134.000 | - | - | - | 134.000 | - | 134 000 | 134.500 | - |
| » » N. Ultramarino .. | 123.500 | 123.500 | 123.500 | 123 500 | 123.500 | - | 123.500 | 123 500 | 123 500 | - | 123 500 | 123 600 | 123 500 | - |
| » » Lisboa & Açores | 125 000 | - | - | - | - | - | - | - | - | 125 000 | - | 125.000 | 125 500 | - |
| » Tabacos coupon ... | - | - | 132 000 | - | - | 132.000 | - | - | 132 000 | - | 131.500 | - | 131.000 | - |
| » Comp. ^a Phosphoros. | - | - | - | - | - | - | 77.700 | 77.800 | 77.800 | - | - | 78 500 | 78.500 | - |
| » » Real. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. prediaes 6 0/0 | - | - | - | - | - | 94.750 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » » 5 0/0 | - | 92.100 | 92 200 | 92 300 | 92.200 | 92.200 | 92 100 | 92 350 | - | 92 200 | - | - | 92.400 | - |
| » Comp. ^a Phosphoros. | - | - | - | 91.800 | - | - | - | 92.000 | - | - | - | - | - | - |
| » C. ^a Real 3 0/0 1.º grau | - | - | 82.700 | - | - | 82.500 | 82.700 | - | 83.000 | - | - | - | - | - |
| » » 3 0/0 2.º grau | 20 200 | - | 20.250 | - | - | 20 250 | - | - | 20.200 | 20.200 | - | - | 20 300 | - |
| » C. ^a Nacional | - | - | - | - | - | - | 53 000 | - | - | - | - | - | - | - |
| » Atravez Africa. | 82 000 | 82 000 | 82.000 | 81.900 | 82.000 | 82.000 | 82.000 | 82 000 | 82.500 | 82.500 | 82.500 | 82.500 | 82.500 | - |
| Paris: 3 0/0 portuguez ... | 26,20 | 25,90 | 26,15 | 25,80 | 26,15 | 26 | 25,92 | 26,07 | 26 | 26,07 | 26,07 | 26,02 | - | - |
| Acções Comp. ^a Real. | 62,25 | - | - | 61,50 | - | - | - | 61,50 | - | 62 | 61,50 | 61,50 | - | - |
| » Madrid Caceres. | 30 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 28 | - | - | - |
| » Norte de Hespanha. | 166 | 162 | 165 | - | 167 | 165 | 152 | 160 | 156 | 164 | - | - | - | - |
| » Madrid Zaragoza. | 229 | 230 | 227 | - | 228,50 | 226 | 223 | 222 | 220 | 224 | - | - | - | - |
| » Andaluzes. | 197 | 190 | 199 | - | 199 | 194 | 185 | 186 | 185,50 | 190 | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. ^a Real 1.º grau | 332,50 | 332 | 331 | 331 | 332,50 | 335 | 332 | 332 | 332,50 | 332 | 331 | 332 | - | - |
| » » 2.º grau. | 80,59 | 81 | - | 80,50 | - | 80,50 | - | 81,50 | 80,75 | 80,75 | 80,50 | 80 | - | - |
| » C. ^a Beira Alta. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| » Madrid Caceres | 82 | 81,50 | 81,50 | - | 79,25 | 79,25 | 78,50 | - | 78 | 78 | 77 | 77 | - | - |
| » N. Hesp. (1.ª hyp.) . | 287 | 288 | 289,50 | 286 | 286 | 285 | 283 | 282,25 | 280,50 | 280,50 | - | - | - | - |
| Londres: 3 0/0 portuguez. | 25,62 | 25,62 | 25,50 | 25,50 | - | 25,62 | 25,50 | 25,75 | 25,68 | 25,75 | 25,75 | 25,68 | - | - |
| Obrig. Atravez Africa. | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | - | - |
| Amsterdam: Atravez Africa. | 65 | 65 | 64,25 | 64,25 | 64,75 | 64,75 | 64,75 | 64,75 | 65 | 65 | 64 38 | 64,38 | - | - |
| Bruxellas: Atravez Africa. | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | 63,50 | - | - |

Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

| Linhas | Periodo de exploração | 1901 | | | | 1900 | | Totaes desde 1 de janeiro | | Diferença a favor de | | |
|----------------------------------|-----------------------|------------|---------------|-------------|----------|---------------|-------------|---------------------------|----------------|----------------------|------------|-----------|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. | Kil. | Totaes | Kilom. | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 | |
| | | de a | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | |
| COMPANHIA REAL | Antiga rêde e nova | 17 23 Set. | 693 | 105 824.000 | 152 704 | 693 | 101 043.494 | 145.805 | 3.071.779.000 | 2.987 940.222 | 83 838 778 | - |
| | » não garantida ... | 24 30 » | » | 105 224 000 | 151 838 | » | 101.043.494 | 145.805 | 3 177 003 000 | 3.088 983 716 | 88 019 284 | - |
| | » | 1 7 Out | » | 98.560 000 | 142 222 | » | 89.845 376 | 129.647 | 3.275.563 000 | 3.178 829 092 | 96.733.908 | - |
| | » | 17 23 Set | 380 | 14.002.000 | 36.847 | 380 | 14.898.506 | 39.206 | 381 354.000 | 385 464.778 | - | 4.110.778 |
| | » | 24 30 » | » | 14.808 000 | 38.968 | » | 14 898 506 | 39.206 | 396 162.000 | 400 363 284 | - | 4 201 284 |
| | » | 1 7 Out | » | 13.900 000 | 36.578 | » | 11.775.624 | 30.988 | 410 062.000 | 412 138.908 | - | 2.076 908 |
| | » | 13 19 Ago | 488 | 22.002 730 | 45.087 | 488 | 21.146.825 | 43.313 | 642 197 466 | 590.337 336 | 51.860.127 | - |
| | » | 20 26 » | » | 25.416.015 | 52.081 | » | 22.748.120 | 46.615 | 667 613.481 | 613 085.459 | 54.528.022 | - |
| | » | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | » | 13 19 Ago | 353 | 31.525.371 | 89.307 | 353 | 28.374.151 | 80 380 | 780.950 260 | 746.208 449 | 34.741.811 | - |
| Minho e Douro..... | 20 26 » | » | 27.482.781 | 77.854 | » | 29 848.037 | 84.555 | 808.433.041 | 776.056.486 | 32.376 555 | - | |
| » | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| » | 27 2 Set | 253 | 12.296 412 | 48.602 | 253 | 13.653.135 | 53 964 | 234.112 376 | 235 747 394 | - | 1.635 018 | |
| Beira Alta | 3 9 » | » | 8 996.970 | 35.561 | » | 8 737.640 | 34.536 | 243.109 346 | 244 485 034 | - | 1.375.688 | |
| » | 10 16 » | » | 9.426 752 | 37.259 | » | 8.917 234 | 35 245 | 252 536 098 | 253 402 268 | - | 866.170 | |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | 25 1 Julh | 105 | 1.593.760 | 15.178 | 105 | 2.028.051 | 19.314 | 38.087 613 | 38 706.446 | - | 618 833 | |
| » | 2 8 » | » | 1.425.722 | 13.578 | » | 1.255.986 | 11 961 | 39 513 335 | 39 962.432 | - | 449 097 | |
| » | 9 15 » | » | 1.410.598 | 13.434 | » | 1.306.245 | 12.440 | 40.923.933 | 41.268.677 | - | 344.744 | |
| » | - | 34 | - | - | 34 | - | - | - | - | - | - | |
| Guimarães..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| » | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| » | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Porto á P. e Famalicão | 1 15 Ago | 64 | 8.064 022 | 126.000 | 64 | 8 121.075 | 126 891 | 67.759.660 | 64.663 156 | 3.096 504 | - | |
| » | 2 8 Set | 3656 Ps. | 2 409.021 Ps. | 658 | 3656 Ps. | 2 381.270 Ps. | 651 Ps. | 68 953 766 Ps. | 67.360.238 Ps. | 1.593 528 | - | |
| Norte de Hespanha .. | 9 15 » | » | 2.501.319 | 686 | » | 2 515.822 | 688 | 71 455.085 | 69.876.060 | 1.579.025 | - | |
| » | 16 22 » | » | 2 500.949 | 684 | » | 2.478.519 | 677 | 73.956.035 | 72.354.580 | 1.601.455 | - | |
| Madrid—Zaragoza—Alicante | 17 23 Set. | 3650 | 1.984.824 | 543 | 3650 | 1.976.872 | 541 | 66.360.020 | 65.883.494 | 476.526 | - | |
| » | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| » | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| » | 27 2 Ago | 1067 | 493.258 | 462 | 1067 | 525 331 | 492 | 12 854.572 | 13.118.003 | - | 263.431 | |
| Andaluzes | 3 9 Set. | » | 403.728 | 378 | » | 425 066 | 398 | 13.258.300 | 13.543.069 | - | 284.769 | |
| » | 10 16 » | » | 390 802 | 366 | » | 382 429 | 358 | 13 649.103 | 13.925 498 | - | 276.395 | |
| » | 17 23 Set. | 429 | 100 577 | 234 | 429 | 86.764 | 202 | 3.080.818 | 2.853.938 | 226.880 | - | |
| Madrid — Caceres ... | 24 30 » | » | 101.236 | 235 | » | 88 216 | 205 | 3.182.055 | 2 942.154 | 239.901 | - | |
| » | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| » | 17 23 Set. | 180 | 53.441 | 296 | 180 | 37.251 | 206 | 1.237.751 | 1.261.422 | - | 23.671 | |
| Zafra a Huelva | 24 30 » | » | 56 356 | 313 | » | 51.180 | 284 | 1.294.107 | 1.312 609 | - | 18.502 | |
| » | 1 7 Out | » | 45.623 | 253 | » | 44.802 | 248 | 1.339.730 | 1 357.411 | - | 17.681 | |

Os caminhos de ferro do mundo

Segundo uma estatística organizada pela Camara do Commercio de Antuerpia, a Europa conta 274.402 kilometros de caminhos de ferro, a Asia 47.877, a Africa 12.882, a America 338.883 e a Oceania 36.534.

Na Europa é a Allemanha a melhor servida por linhas ferreas; só á sua parte conta 50.511 kilometros. Depois vem a Russia com 45.991, a França com 42.441, a Austria com 36.275, a Inglaterra com 30.500, a Italia com 15.467 e a Hespanha com 13.281 kilometros. Coisa curiosa: a estatística não quiz dar ás linhas ferreas de Portugal a honra de uma referencia.

Na America, os Estados Unidos possuem 259.688, o Mexico 12.624, o Brazil 14.901 e a Republica Argentina 15.884 kilometros.

LINHAS PORTUGUEZAS

Regoa a Chaves. — Foi superiormente determinado que a concessão da linha do Valle do Corgo fique sem nenhum effeito, se por parte do concessionario não forem cumpridas immediatamente as formalidades legais a que se obrigara.

Setubal e Cezimbra. — Os srs. conselheiro Ramada Curto e engenheiro Manoel Francisco da Costa Serrão requereram a concessão de uma linha de tremvias electricos que, partindo do Barreiro ou Seixal, siga por Cezimbra, com ramal para Azeitão até Setubal ou á estação de Palmella.

Justa homenagem. — Consta que a commissão administrativa da camara municipal de Lisboa vae dar ao actual Largo dos Caminhos de Ferro o nome do engenheiro João Chrisostomo, e á avenida em frente da estação de Santa Apollonia o do engenheiro João Evangelista.

É uma justa homenagem a dois engenheiros notaveis, que ligaram distinctamente o seu nome aos progressos dos caminhos ferreos do Norte e Leste.

Sul e Sueste. — Apresentou se já na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste o sr. Miguel Wager Russell, que assume a fiscalização dos trabalhos de construcção do ramal de Pias a Moura.

— Uma commissão da Associação de Classe dos vendedores de carvão sollicita do sr. ministro das Obras Publicas as necessarias providencias para se attender á falta de material de tracção nas linhas do Sul e Sueste, o que lhes acarreta graves prejuizos, por terem o carvão em diferentes pontos sem poderem embarcalo.

Bragança. — Ouvimos que vae ser posta em concurso, brevemente, a construcção da linha ferrea de Bragança, parecendo ligar-se com este assumpto uma conferencia, que os jornaes noticiaram, entre os srs. ministro das Obras Publicas e governador civil d'aquelle districto.

Mr. J. Rennes. — Regressou a França mr. Rennes, antigo chefe da exploração da Companhia da Beira Alta, que deixou agora o serviço d'aquella linha, onde trabalhou durante dezanove annos. A Companhia, como homenagem e em reconhecimento aos serviços prestados, nomeou Mr. Rennes a chefe de exploração honorario.

Linha de Cascaes. — A direcção da alfandega propoz as instancias superiores que sejam adoptadas senhas de livre transito para acompanhar os generos sujeitos a consumo entre todas as estações e apeadeiros da linha do Caes do Sodré a Pedrouços, quer taes

generos sejam conduzidos por passageiros, quer transitem como carga.

Outras medidas de precaução fiscal serão adoptadas para que não haja descaminhos de direitos, á sombra das facilidades que se procuram estabelecer.

A administração geral das alfandegas approvou já a proposta que se vae pôr em pratica, a titulo de experiencia, por espaço de tres mezes para beneficiar os habitantes de Alcantara até Pedrouços, que só por meio de transportes dispendiosos conseguiam levar para alli, do centro da cidade, as suas mercadorias ou generos, os quaes por vezes não podiam supportar, sem grande aggravamento, o augmento de fretes, quando destinados ao commercio a retalho.

Evitar-se-hão assim os continuos vexames a pessoas que embarcam pequenas quantidades de generos alimenticios com destino aos pontos referidos, visto que o fisco por uma mercadoria saída do consumo, comprada em qualquer loja de Lisboa, exige novamente outros direitos de consumo a um genero que não sae da cidade e sómente transita dentro d'ella.

Lisboa-Hendaya. — As carruagens directas, que fazem actualmente serviço entre Lisboa e Hendaya, não teem sido engatadas, na volta, ao comboio expresso da companhia do Norte de Hespanha, porque essa companhia declarou á Companhia Real não o poder fazer, em razão do limite de carga imposto em Hespanha para comboios rapidos de passageiros.

No emtanto, essa carruagem tem entre Medina e Lisboa vindo pelos comboios-correios das restantes companhias, comboios que teem ligação em Pampilhosa com o expresso do Porto.

Como está a terminar a epoca balnear, e, portanto, como o movimento de passageiros nas linhas ferreas tende a ser menor, a Companhia Real já obteve da referida companhia hespanhola que as carruagens directas em questão sejam engatadas ao comboio expresso descendente acima indicado, a partir de hoje, 15.

Apeadeiro do Barreiro. — Desde hoje será apenas permitido viajar no comboio entre a estação do Barreiro e apeadeiro do Barreiro A, aos passageiros que apresentarem bilhetes com destino ao mesmo apeadeiro ou d'este procedentes.

Para este effeito vender-se-hão na estação de Lisboa bilhetes para o apeadeiro e estação do Barreiro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A assembléa geral da Companhia do caminho de ferro de Tajuña votou importantes modificações no seu estatuto, resolvendo a fusão d'esta companhia com a de Madrid a Arganda.

*

Consta que o ministro das Obras Publicas apresentará ao parlamento um projecto de lei de caminhos de ferro secundarios, comprehendendo uma rede de mais de 3.000 kilometros.

*

Proseguem com actividade os trabalhos da dupla via entre Pozuelo e Villalba, na linha de Madrid a Irun, esperando-se que nos principios do novo anno possa estabelecer-se a circulação dos comboios nas vias ascendente e descendente.

*

A idéa da construcção de um caminho de ferro que ligue a cidade de Lerida com a de Fraga foi acolhida com grande enthusiasmo por todos os elementos mais importantes das comarcas do Segre.

Para a realização d'este projecto. foram oficialmente nomeadas duas commissões, uma em Fraga outra em Lerida, que neste momento iniciam uma activa propaganda.

A companhia do caminho de ferro de Elgoibar a São Sebastião acceitou a proposta apresentada pela nova sociedade constructora de obras publicas para a construcção, no prazo de tres annos, da linha ferrea que se projecta de São Sebastião á fronteira franceza.

*

Espera-se que, dentro de quatro annos, esteja estabelecido o caminho de ferro de Puigcerdá, tendo já sido feita a respectiva concessão. Será um caminho de ferro electrico, e haverá necessidade de abrir um tunnel, custando todas as obras 5 milhões de pesetas.

França

O ministro das Obras Publicas expediu uma circular ás companhias dos caminhos de ferro, incitando-as a tomarem desde já certas medidas indispensaveis ao abrigo dos guardas freios victimas dos rigores do tempo.

Se os comboios de passageiros possuem postos de vigia fechados para os guardas freios, outro tanto não succede nos que são de mercadorias.

O ministro convida as administrações dos caminhos de ferro a que nos comboios de mercadorias mande installar postos vigias, ao menos vedados por tres lados, e que na frente seja collocado um avental de couro para perservar dos frios e chuvas as pernas do empregado.

*

Acabam de ser vencidas as difficuldades que impedião a conclusão do tunnel de Meudon.

Este tunnel, que mede 3.400 metros de comprimento e se destina á travessia do planalto de Meudon, por uma nova linha que funciona desde o mez de julho ultimo, partindo dos Invalides, vae até Versailles, devendo terminar em Meudon-Val-Henry, onde está situada a entrada do tunnel.

*

A companhia dos caminhos de ferro P. L. M. mandou construir para os operarios e empregados das suas linhas, uma nova série de alojamentos como os que já existiam em Laroche (Yonne), em Veynes (Altos-Alpes) e em Oullins (Rhône). Foi tão bom o exito das primeiras tentativas, que a companhia resolveu desenvolver a construcção d'essas habitações em todo o percurso da sua rede, onde haja falta de recursos para o alojamento do seu pessoal.

Tambem fez installar em refeitório economico em Villeneuve-Saint-Georges.

Belgica

Segundo o *Temps*, a direcção dos caminhos de ferro do Estado belga dirigiu a todos os chefes de serviço uma circular que causou profunda sensação. Em virtude da crise economica que reina na Belgica, as receitas dos caminhos de ferro tem diminuido alli de tal modo, que a Administração se vê na necessidade de diminuir o effectivo do seu pessoal, tendo já começado a licenciar uma grande parte d'elle.

China

A direcção dos caminhos de ferro russos na China, recebeu intimação do ministerio das finanças na Russia para apresentar ao Comité transsiberiano, cujo presidente é o imperador Nicolau II, antes do dia 1 de novembro proximo, o orçamento definitivo da sua administração, indicando os creditos necessarios para conclusão da referida linha.

Segundo um correspondente do *Times*, os francezes, com ou sem o consentimento da China, pensam em construir um caminho de ferro directo de Pao-Ting a Tien-Tsin, fundamentando-se no precedente do prolongamento dos caminhos de ferro de Lon-Han ao interior de Pekim, e de Tien-Tsin-Pekim até Toung-Chao, feitos pelos inglezes.

Estados-Unidos

Acaba de se fundar em Denver (Colorado), a companhia dos caminhos de ferro d'Alaska, que deve reunir o transsiberiano ás linhas ferreas canadianas e americanas, atravessando o istmo de Behring, por meio de uma carreira de vapores.

Brazil

Lê-se no *Rentier*:

«Como se viu na mensagem ao presidente da republica do Brazil, a situação financeira é muito melhor e é por ser extremamente favoravel, que ella foi visada pelo presidente.

Não será preciso, pois, sem que a situação financeira esteja inteiramente regularizada e que os pagamentos em ouro da divida tenham sido tornados effectivos, lançar operações muito vastas, que poderiam comprometter o melhoramento alcançado, para que se decreta o resgate das linhas ferreas.

Ha negociações em Londres para este fim. As companhias garantidas sobre as quaes recaem as negociações seriam as seguintes:

Alagôas Natal e Nova Cruz, Southern Brazilian, Rio Grande da

Sul, Conde d'Eu, D. Thereza Christina, Minas e Rio, Central Bo-hia, Grande Sul do Brazil, Grande Oeste do Brazil.

A grande difficuldade é o modo de salvaguardar os direitos dos accionistas e dos obrigacionistas e de fazer uma operação vantajosa para o thesouro que garantiu a estas diversas linhas 7 % sobre um capital determinado, para um periodo de 30 annos.

Republica Argentina e Chili

Os trabalhos da construcção de um caminho de ferro entre a Republica Argentina e o Chili, confiados á casa ingleza Clark, acham-se interrompidos por varias razões, mas a principal é a falta de dinheiro.

E' justamente a parte mais difficultosa que se acha por terminar, a que deve atravessar os altos cimos da Cordilheira entre Punta de Vacas (Argentina) e o Salto del Soldado (Chili).

Em virtude de uma decisão judiciaria, a parte chilena d'esse caminho de ferro e seu material foram adjudicados em praça ao Banco do Chili, ao Banco Edwards e C.º e ao Banco Commercial em pagamento dos seus creditos hypothecarios.

Já em tempos o Governo do Chili se tinha interessado por esses trabalhos, fazendo um contrato de compra *ad referendum* com os referidos bancos. Mas o congresso chileno, que devia confirmar a venda, e não o tendo feito no praso indicado, foi annullado o projecto.

Ultimamente receberam aquelles bancos, por intervenção de uma casa americana de Santiago, uma proposta de compra do banqueiro americano J. Pierpont-Morgan, já proprietario do troço do caminho de ferro argentino; e depois de muita discussão, a venda effectuou-se nas condições exigidas pelos bancos e por uma somma de 2.250.000 francos. Agora, a conclusão da grandiosa obra é só uma questão de tempo.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes:

Recebido da parte do nosso Conselho de administração o bem elaborado e lucido relatório, ácerca da gerencia da nossa Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes no anno de 1900, cumpre-nos, como preceituam os estatutos d'esta Companhia, dar-vos o nosso parecer ácerca de tão valioso documento.

Segundo o mesmo methodo de exposição, porque melhor não poderíamos encontrar, acompanharemos os factos na sua successão logica e natural.

Continuam os augmentos annuaes das nossas receitas do tráfego, que no anno de que tratamos subiram a 4.664 contos, isto é, mais 257 contos sobre as do anno anterior.

Sommados os augmentos de receita dos ultimos seis annos desde 1895, vê-se que essa somma dá a respeitavel quantia de 1.458 contos e que os augmentos teem sido graduaes numa média de mais de 200 contos, o que mostra a excellencia da nossa administração, regularmente progressiva. Apesar de termos recebido menos 25 contos nas garantias do governo e ficar portanto reduzida a nossa melhoria de receitas a 226 contos, é ainda assim importante. Pena foi que, por circumstancias bem conhecidas, o preço do carvão tanto se elevasse, como se elevou o dos metaes, perdendo nós neste ponto mais de 130 contos, vendo assim annulladas quasi os nossos esforços. Porém para se reconhecer a excellencia da nossa exploração, tomaremos o periodo dos seis annos ultimos, porque uma administração tão completa como a nossa, dependendo de factores tão variados, não pôde apreciar-se só pela gerencia d'um anno, e veremos que, as nossas despesas sendo crescido desde 1895 em 665 contos (43 %), as receitas crescerem no mesmo periodo 1.458 contos, o que dá um augmento favoravel de 793 contos.

Desceremos a minucias e detalhes de exploração, como é razoavel, para se comprehenderem as coisas nos seus elementos constitutivos. O nosso coeeficiente de exploração augmentou, em relação ao anno anterior, o que já se devia ter previsto, logo que se via augmentar a nossa despesa em virtude de causas anormaes; mas, apesar de os nossos comboios terem percorrido no ultimo anno 4.923.871 kilometros, isto é, perto de 5 milhões de kilometros e em 1894 terem percorrido sómente 2.956.853 kilometros, isto é, menos perto de dois milhões de kilometros, com carvão consideravelmente mais barato (quasi metade do preço), o nosso coeeficiente de exploração baixou neste periodo de 47,39 % a 46,33 %, o que mostra que todos os serviços teem melhorado. Es-

tas considerações ácerca das nossas receitas e despesas e do coefficiente de exploração são confirmadas pelas nossas receitas brutas e receitas líquidas, relativamente ao *kilometro-trem* e *kilometro-via*.

Os cambios este anno foram-nos favoráveis, porém não tanto que nos compensassem dos prejuizos em virtude das causas apontadas.

Apreciando quaes os elementos que constituíram o nosso augmento de receitas, vê-se que o transporte de passageiros para elle concorreu com 12 contos, mercadorias em pequena velocidade com 202 contos, as receitas diversas com 42 contos. A classe de passageiros que nos deu esse augmento foi principalmente a 3.^a classe. Para accrescimento das receitas também concorreram os passageiros que pagaram *em transit*o e os dos *tramways* que pagam nas *gares* onde não ha bilhetes.

Tem-se aperfeiçoado consideravelmente a formação dos nossos comboios, pois que, tendo-se offerecido ao publico um menor numero de logares durante 1900, resultou ser menor o numero de logares desoccupados e crescer o numero dos occupados de 18,73 % que fora em 1899, para 19,34 % que foi em 1900, isto afóra os bilhetes vendidos em transit.

A circumstancia da prohibição do jogo em Cascaes e na Figueira traduziu-se, talvez, em relação á linha que de Lishoa serve a primeira das localidades, numa apreciavel diminuição de receitas (20 contos) que, aliás, foi compensada pelo augmento da linha Porto-Aveiro (17 contos). A linha de Cintra, essa augmentou 10 contos e a de Villa Franca cerca de 1 conto e 600 mil réis.

Nos bilhetes de assignatura não houve diferenças sensíveis, a não ser na linha de Cascaes, que augmentou 3 contos.

Nos bilhetes de banhos também houve um augmento approximado de 6 contos, sem ainda attingir a receita de 1898, em que concorreu maior numero de hespanhoes ás praias portuguezas.

A exposição de Paris augmentou as nossas receitas em proximo 16 contos, sendo 11 em passageiros de 1.^a classe e o restante producto no das outras classes, que nos annos anteriores quasi nada produziram.

O estudo dos nossos horarios, suas modificações mais racionais conforme os interesses do publico, é um dos factores que mais tem contribuido para a nossa prosperidade e continua a merecer a sollicita e esmerada attenção da nossa Direcção Geral.

Mercadorias. — Este assumpto é sempre capital na industria ferro-viaria. Principalmente nas grandes rédes, como a nossa, das boas receitas, n'este capitulo, depende a prosperidade das companhias, por serem receitas que, melhor que as outras, definem a riqueza d'um paiz.

Das receitas provenientes de mercadorias, as de *pequena velocidade* são o estalão por onde se afere a solidez da empresa que faz o serviço do seu transporte e o progresso da região que as fornece. Ora nesse ponto é lisongeiro, sob esse duplo aspecto dos interesses da Companhia Real e do progresso economico de Portugal, o augmento de 202 contos nos 2.141 contos que produziu este serviço, e tanto mais que esta receita tem sido sempre progressiva e é ella que melhor tem concorrido para o augmento total das nossas receitas; pois que de 1.703 contos que estava em 1897 acha-se hoje em 2.141, como acima dissémos, o que mostra uma diferença para melhor de 438 contos em 4 annos apenas! Infelizmente, e bem possível que o anno actual não nos seja tão favoravel, attendendo á deploravel estagnação do nosso commercio de vinhos.

As mercadorias de grande velocidade soffreram uma ligeira redução de 5 contos, o que é explicavel pelo menos lisongeiro resultado das pescarias nas nossas costas, que, só no transporte de sardinha, nos trouxe uma diminuição de 15 contos.

Para realizar os progressivos transportes de mercadorias de pequena velocidade sem augmento do nosso material circulante, necessarios foram grandes esforços dos nossos serviços de Movimento e Tracção, que por isso merecem louvores.

Nos serviços relacionados com a vizinha nação hespanhola houve um augmento de 14 contos de réis, apesar da menor procura de bilhetes de banhos no ultimo anno e da menor exportação de sardinha e gallinhas.

Um dos beneficios importantes que a nossa Companhia procura fazer ao publico e d'onde procura auferir accrescimento nas suas receitas é o da troca de mercadorias com a França atravez da Hespanha. Combinações de tarifas de sete companhias diferentes, que tantas são as proprietarias das linhas de Lisboa a Paris, e calculos em que se leve em conta as diferenças de moeda e de cambio em tres paizes diversos, são coisas morosas e difficeis. Por isso se gastaram dois annos em negociações, mas assentou-se num *modus vivendi* pratico, cujos resultados beneficos mal se antevêm ainda, mas que já são promettedores.

No precedente anno tinhamos notado os esforços da nossa direcção geral, de accordo com os distinctos chefes dos serviços de Movimento e Estatística, para o aperfeiçoamento d'estes serviços. Esses esforços foram coroados de resultados muito apreciáveis, que no primeiro serviço se evidenciaram no insignificante numero de accidentes e reclamações e no segundo pelo

augmento de receita cobrada em percurso, que foi a mais de 20 contos de réis. Isto compensou a maior despesa com o pessoal do Movimento, beneficio que foi só justiça ha muito reclamada pelas circumstancias.

Uma das mais sérias preocupações d'uma grande empresa como a nossa deve ser a conservação e até melhoria da propriedade d'onde auferimos as nossas receitas. O cuidadoso serviço de Via e Obras tem providenciado convenientemente neste sentido, e se houve augmento de despesa (59 contos), é que havia reparações a mais, que as circumstancias tornaram indispensaveis, e também porque os materiaes encareceram no ultimo anno.

Depois da conservação da propriedade fixa, linhas e edificios — em que somos usufructuarios ainda que durante um tão longo prazo, que nos podemos considerar proprietarios, o nosso material circulaute, que é propriamente nosso, tem merecido e é racional que mereça, séria attenção. Conseguiu-se, com uma despesa pouco mais elevada do que a dos annos precedentes, conservar as nossas locomotivas e carruagens em excellent estado, quando ellas aguentam muito maior trabalho do que aguentavam em 1894, por exemplo, em que as nossas machinas percorriam cerca de 3 milhões de kilometros, quando em 1900 percorreram cerca de 5 milhões, como já dissémos.

Na tracção propriamente tem-se feito economias na lubrificação e illuminação de comboios, sem com isto faltarmos ao necessario e se no transportar dos comboios as despesas cresceram, foi isso devido quasi exclusivamente ao maior preço de carvão; que só por este motivo nos levou mais de 100 contos.

Com os trabalhos complementares do primeiro estabelecimento e com o augmento de material e ferramentas necessario por causa do augmento de trafego, despendeu-se o que fôra calculado, isto é, 300 contos.

Compreende-se que uma empresa como a nossa tenha d'estas despesas, que ainda não estão no seu termo; porque a necessidade do serviço crescente e as reclamações do publico, assim o exige. Nas construcções complementares propriamente, gastou-se 136 contos, com ampliação de estações, assentamento de novas basculas, alargamento de escriptorios e de officinas, installações telephonicas e telegraphicas, novas linhas de resguardo, casas de habitação para o pessoal de movimento que ainda está mal alojado, reforço da ponte sobre o Douro, etc., etc. Na despesa com o novo material circulante, que foi de 127 contos, avulta a compra de tres novas locomotivas Compound (62 contos) construcção de 50 wagons fechados (37 contos) 12 carruagens *tramways* (18 contos).

São despesas indispensaveis que correspondem ao nosso augmento de trafego.

Quanto ás novas locomotivas da Companhia Fives-Lille, todos sabem quanto, as quatro anteriormente compradas, concorreram para o nosso augmento de receitas.

*

Todos estes resultados da nossa bem dirigida e feliz administração se encontram, pois, compendiados e resumidos na longa e lucida noticia, ácerca do estado financeiro da Companhia e na sua excellentemente arrumada escripturação.

Do seu exame se vê que todas as clausulas do nosso convenio de 1894 tem sido cumpridas.

Assim é que ao producto da venda dos terrenos marginaes do Tejo, que possuímos entre Alcantara e Belem, venda que desde 1895 tem attingido a somma de 103 contos, já se empregaram 65 contos na compra de obrigações, havendo ainda para empregar 38 contos.

Para o fundo de *reserva especial* preceituado no art. 61 § 1.^o alinea c) dos nossos estatutos separaram-se os 10 p. c. necessarios, dando-se a este fundo a devida applicação na amortização de obrigações.

Finalmente todos os nossos recursos tem tido boa applicação.

O preço do ouro ainda nos onera os encargos d'este anno com 624 contos, menos, ainda assim, 33 contos do que no anno precedente.

A' caixa de reformas e pensões entregamos 255 contos, que figuravam na nossa conta.

A estampilhagem e troca das novas obrigações creadas pelo *Convenio* tem-se feito regularmente.

As questões judiciais com a nossa Companhia são agora de pequena monta. A que nos propoz a Companhia de Madrid Caceres Portugal, como no relatorio precedente dissémos, teve mais uma sentença contra no nosso Tribunal da Relação.

Outra que nos propozeram os *trustees* encarregados de applicar o producto das 50.000 obrigações com que liquidámos as nossas responsabilidades com a mesma Companhia de Caceres, segue em Paris, mas não nos preocupa, por não lhe julgarmos nenhum fundamento.

A nossa liquidação com o Banco Lusitano póde-se julgar accordada. Esse estabelecimento paga-nos o seu debito, parte em papeis de credito, parte em dinheiro, como foi ajustado.

Os nossos recursos de hoje põem a nossa administração em tão lisongeiro desafogo que nos julgamos em circumstancias de já podermos distribuir algum juro ás obrigações de 2.º grau, que só a elle tinham direito, eventualmente, estando a amortização quer d'estas quer das do 1.º grau regularmente satisfeita.

As 20 primeiras semanas do corrente anno mostram já um acrescimo de receitas sobre as do anno precedente de 37 contos o que é significativo e lisongeiro.

Para cumprir o que preceituam os estatutos da nossa Companhia acerca da renovação dos seus corpos gerentes, foram sorteados quatro representantes dos obrigacionistas e dois dos accionistas no conselho de administração, que assim terminaram o seu mandato e egualmente foram sorteados dois membros do conselho fiscal.

Os sorteados do conselho d'administração, que podem ser reeleitos pelos senhores obrigacionistas, foram os senhores:

Kergall, Gaston Buron, Marius Bô, Raoul Bayart.

Os do conselho de administração que podem ser reeleitos pelos senhores accionistas, foram os senhores:

Jorge José de Mello, Dr. Manoel Paes Villas Boas.

Os membros do conselho fiscal que egualmente podem ser reeleitos pelos senhores accionistas foram os senhores:

Dr. Antonio Centeno, João Lobo de Santiago Gouveia.

A caixa de soccorros e de reformas e pensões tem continuado a funcionar regularmente conforme os seus estatutos e a prestar relevantes serviços de todas as ordens aos nossos empregados. Tem-lhes valido nas crises de doença e na inhabilidade para o trabalho, com medicos, medicamentos e pensões; tem-nos ajudado na vida de saúde e vigor com alimentos, vestuários e empréstimos em especie. A nossa administração não descursa esta importante instituição, já pondo-a sob a vigilancia dos seus empregados superiores mais graduados, já facilitando-lhes medicos do seu pessoal de saúde, para aquelles que de tal assistencia precisam, sendo-lhe grato reconhecer que os nossos facultativos tem cumprido com assiduidade e carinho este serviço.

Esta utilissima instituição das duas caixas, que funcionam harmonicas e ligadas para o mesmo fim, é das mais sympathicas, que se conhecem.

Chegados ao fim da nossa agradável tarefa, temos a honra de vos propôr:

1.º Que aproveis o balanço e contas da gerencia da nossa Companhia relativas ao anno de 1900.

2.º Que dos productos liquidados do nosso exercicio de 1900 seja passada á reserva especial a quantia de 51:533\$880 réis.

3.º Que ás obrigações de 2.º grau se distribua, pelo excesso de 1900:

1,50 francos ou 1,20 marcos por cada obrigação de 3 0/0

2 " " 1,60 " " " " " 4 0/0

2,25 " " 1,80 " " " " " 4 1/2 0/0

captivos de impostos estrangeiros, que serão deduzidos no acto do pagamento.

4.º Que faças vossos os louvores do conselho de administração, que também o são do vosso conselho fiscal, á nossa direcção geral e a todos os empregados seus collaboradores pelo zelo, intelligencia e diligencia que mostraram em bem servir a nossa empresa.

5.º Que egualmente voteis merecidos louvores á nossa comissão administrativa, ao conselho d'administração e em especial ao seu presidente pelo superior criterio empregado na administração da Companhia, principalmente na parte financeira.

6.º Que sejam mantidos em 1901 os mesmos honorarios mensaes de 1900 aos corpos gerentes da Companhia, ao Commissario régio e seu substituto.

7.º Que procedaes á eleição de dois membros do conselho de administração e á de dois membros do conselho fiscal.

Lisboa, 31 de maio de 1901.—*Antonio Centeno, Alfredo Mendes da Silva, João Lobo de Santiago Gouveia, Manoel Joaquim Alves Diniz, Manoel José Monteiro, Francisco Teixeira de Queiroz.*

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Feira das Mercês

Nos domingos 20 e 27 de outubro de 1901

Por motivo d'esta feira todos os comboios ordinarios, tanto ascendentes como descendentes da linha de Cintra, terão nestes dias, paragem no apeadeiro das Mercês, para receber e deixar passageiros.

Lisboa, 11 de outubro de 1901.

ARREMATACÕES

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Fornecimento d'oleo mineral

No dia 28 do corrente mez d'outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 300.000 kilogrammas d'oleo mineral escuro.

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, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio Lisboa, 3 d'outubro de 1901.

Fornecimento d'oleo mineral para injeção
de travessas

No dia 18 do proximo mez de novembro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.000 toneladas d'oleo mineral para injeção de travessas.

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, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 8 de outubro de 1901.

Caminhos de ferro do Estado

Conselho d'Administração

Fornecimento de travessas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 31 do corrente, pela uma hora da tarde, na secretaria do conselho (edificio do Ministerio das Obras Publicas), perante o respectivo presidente, se ha-de proceder ao concurso publico, para o fornecimento de:

36 000 travessas de pinho da terra creosotadas para os Caminhos de ferro do Sul e Sueste.

10.000 travessas de carvalho para os Caminhos de ferro do Minho e Douro.

30 000 travessas de pinho da terra creosotadas ou em branco para os Caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de effectuar na Thesouraria da Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste ou na do Minho e Douro o deposito provisorio de:

220\$000 réis para o fornecimento de travessas de carvalho.

675\$000 réis para o fornecimento de travessas de pinho, do Sul e Sueste.

525\$000 réis para o fornecimento de travessas de pinho, do Minho e Douro.

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

As condições do concurso e o caderno de encargos d'este fornecimento poderão ser examinados todos os dias uteis das onze horas da manhã ás quatro da tarde, em Lisboa, na secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, ou na secretaria dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na secretaria dos Caminhos de ferro do Minho e Douro Lisboa, 8 d'outubro de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Leilão

Em conformidade com o disposto no artigo 199.º das tarifas geraes d'estes caminhos de ferro, esta direcção faz publico, pelo presente annuncio, que no dia 17 do corrente e em todos os dias seguintes, uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na estação do Porto, situada na praça de Almeida Garrett, se procederá á venda, em leilão, das remessas e objectos abandonados, que não foram retirados dentro do praso de dous mezes, como estabelece aquelle artigo.

O producto da venda, depois de deduzidas as despesas pelas quaes são responsaveis os objectos, ficará em deposito, á disposição de quem de direito fôr, pelo tempo de seis mezes, findos os quaes reverterá a favor do Estado, se até então não tiver sido reclamado.

A relação dos objectos destinados ao leilão acha-se patente ao publico em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde até o dia 15 do corrente, na secção do tráfego d'estas linhas ferreas, em Campanhã. Porto, 9 de outubro 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.^a ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

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

GUIMARÃES **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis 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.** — Commissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

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

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das Flores, 71 — 1.^a 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 telephonico, 450.

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

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

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

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

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.^a ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. 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.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

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 familias. 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 **Justo M. Estellez.** — Agente internacional, de aduanas y trasportes.

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

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

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

S. Vicente, Pernambuco, Bahia,
Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

Em 28 de Outubro

O paquete **Magdalena**.

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. 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.^a — R. dos Capellis-
ts, 31, 1.º

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

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

| COMPANHIA REAL | | | | LISBOA | | QUELUZ | | LISBOA | | Lisboa | | Guarda | | Lisboa | | FARO | | POÇO BARRETO | | FARO | |
|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------|----------|------|--|
| C. Sodrê | | Algês | | C. Sodrê | | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | 4-25 t. | 6-33 t. | 6-20 m. | 8-33 m. | | |
| 5-5 m. | 5-25 m. | 6-0 m. | 6-20 m. | 6-35 m. | 7-6 m. | 7-30 m. | 8-0 m. | 8-55 m. | 9-6 m. | 9-30 m. | 10-5 m. | 10-55 m. | 11-6 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 5-45 m. | 6-10 m. | 6-30 m. | 6-55 m. | 7-40 m. | 8-12 m. | 8-30 m. | 8-54 m. | 9-45 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m. | 11-45 m. | 12-11 m. | 12-30 m. | 12-59 m. | 12-40 m. | 1-11 m. | 1-30 t. | 1-59 t. | | |
| 6-35 m. | 6-55 m. | 7-30 m. | 7-50 m. | 8-38 m. | 9-9 m. | 9-35 m. | 10-5 m. | 10-40 m. | 11-11 m. | 11-30 m. | 11-59 m. | 12-40 m. | 1-11 t. | 1-30 t. | 1-59 t. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | | |
| 7-15 m. | 7-40 m. | 8-0 m. | 8-25 m. | 9-40 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m. | 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 3-40 t. | 4-11 t. | 4-30 t. | 5-0 t. | | |
| 8-5 m. | 8-25 m. | 9-0 m. | 9-20 m. | 10-40 m. | 11-11 m. | 11-30 m. | 11-59 m. | 12-40 t. | 1-11 t. | 1-30 t. | 1-59 t. | 2-40 t. | 3-11 t. | 3-30 t. | 4-0 t. | 4-40 t. | 5-12 t. | 5-30 t. | 6-0 t. | | |
| 8-45 m. | 9-5 m. | 9-30 m. | 9-55 m. | 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 3-40 t. | 4-11 t. | 4-30 t. | 5-0 t. | 5-40 t. | 6-11 t. | 6-30 t. | 7-0 t. | | |
| 9-35 m. | 9-55 m. | 10-30 m. | 10-50 m. | 12-40 t. | 1-11 t. | 1-30 t. | 1-59 t. | 2-40 t. | 3-11 t. | 3-30 t. | 4-0 t. | 4-40 t. | 5-12 t. | 5-30 t. | 6-0 t. | 6-33 t. | 7-4 t. | 7-30 t. | 8-0 n. | | |
| 10-15 m. | 10-40 m. | 11-0 m. | 11-25 m. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 3-40 t. | 4-11 t. | 4-30 t. | 5-0 t. | 5-40 t. | 6-11 t. | 6-30 t. | 7-0 t. | 7-35 t. | 8-6 n. | 8-30 n. | 8-59 n. | | |
| 11-5 m. | 11-25 m. | 12-0 m. | 12-20 t. | 2-5 t. | 2-25 t. | 3-0 t. | 3-20 t. | 3-45 t. | 4-15 t. | 4-40 t. | 5-10 t. | 6-0 m. | 6-30 m. | 7-0 m. | 7-30 m. | 8-40 n. | 9-12 n. | 9-30 n. | 10-0 n. | | |
| 11-45 m. | 12-10 t. | 12-30 t. | 12-55 t. | 2-45 t. | 3-10 t. | 3-30 t. | 3-55 t. | 4-15 t. | 4-40 t. | 5-10 t. | 5-40 t. | 6-0 m. | 6-30 m. | 7-0 m. | 7-30 m. | 8-40 n. | 9-12 n. | 9-30 n. | 10-0 n. | | |
| 12-35 t. | 12-55 t. | 1-30 t. | 1-50 t. | 4-15 t. | 4-40 t. | 5-10 t. | 5-40 t. | 6-0 m. | 6-30 m. | 7-0 m. | 7-30 m. | 8-40 n. | 9-12 n. | 9-30 n. | 10-0 n. | 10-40 n. | 11-11 n. | 11-30 n. | 12-0 n. | | |
| 1-15 t. | 1-40 t. | 2-0 t. | 2-25 t. | 6-55 m. | 7-6 m. | 7-30 m. | 8-0 m. | 8-55 m. | 9-6 m. | 9-30 m. | 10-5 m. | 10-55 m. | 11-6 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 2-5 t. | 2-25 t. | 3-0 t. | 3-20 t. | 9-0 m. | 9-30 m. | 10-5 m. | 10-55 m. | 11-6 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-59 m. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 2-45 t. | 3-10 t. | 3-30 t. | 3-55 t. | 9-45 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m. | 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 3-35 t. | 3-55 t. | 4-30 t. | 4-50 t. | 10-15 m. | 10-40 m. | 11-0 m. | 11-25 m. | 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 4-15 t. | 4-40 t. | 5-0 t. | 5-25 t. | 11-5 m. | 11-25 m. | 12-0 m. | 12-20 t. | 12-40 t. | 1-11 t. | 1-30 t. | 1-59 t. | 2-40 t. | 3-11 t. | 3-30 t. | 4-0 t. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 5-5 t. | 5-25 t. | 6-0 t. | 6-20 t. | 11-45 m. | 12-10 t. | 12-30 t. | 12-55 t. | 1-40 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 3-40 t. | 4-11 t. | 4-30 t. | 5-0 t. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 5-45 t. | 6-10 t. | 6-30 t. | 6-55 t. | 12-35 t. | 12-55 t. | 1-30 t. | 1-50 t. | 2-40 t. | 3-11 t. | 3-30 t. | 4-0 t. | 4-40 t. | 5-12 t. | 5-30 t. | 6-0 t. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| -35 t. | 6-55 t. | 7-30 t. | 7-55 t. | 1-15 t. | 1-40 t. | 2-0 t. | 2-25 t. | 3-40 t. | 4-11 t. | 4-30 t. | 5-0 t. | 5-40 t. | 6-11 t. | 6-30 t. | 7-0 t. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 7-15 t. | 7-40 t. | 8-0 n. | 8-25 n. | 2-5 t. | 2-25 t. | 3-0 t. | 3-20 t. | 4-15 t. | 4-40 t. | 5-10 t. | 5-40 t. | 6-0 m. | 6-30 m. | 7-0 m. | 7-30 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 8-5 n. | 8-25 n. | 9-0 n. | 9-20 n. | 2-45 t. | 3-10 t. | 3-30 t. | 3-55 t. | 4-15 t. | 4-40 t. | 5-10 t. | 5-40 t. | 6-0 m. | 6-30 m. | 7-0 m. | 7-30 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | 1-10 m. | | |
| 8-45 n. | 9-10 n. | 9-30 n. | 9-55 n. | 3-35 t. | 3-55 t. | 4-30 t. | 4-50 t. | 5-10 t. | 5-40 t. | 6-0 m. | 6-30 m. | 7-0 m. | 7-30 m. | 8-40 n. | 9-12 n. | 9-30 n. | 10-0 n. | 10-40 n. | 11-11 n. | | |
| 9-35 n. | 9-55 n. | 10-30 n. | 10-50 n. | 4-15 t. | 4-40 t. | 5-10 t. | 5-40 t. | 6-0 m. | 6-30 m. | 7-0 m. | 7-30 m. | 8-40 n. | 9-12 n. | 9-30 n. | 10-0 n. | 10-40 n. | 11-11 n. | 11-30 n. | 12-0 n. | | |
| 10-15 n. | 10-40 n. | 11-0 n. | 11-25 n. | 5-5 m. | 5-25 m. | 6-0 t. | 6-20 t. | 6-55 m. | 7-6 m. | 7-30 m. | 8-0 m. | 8-55 m. | 9-6 m. | 9-30 m. | 10-5 m. | 10-55 m. | 11-6 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | | |
| 11-5 n. | 11-25 n. | 12-0 n. | 12-20 n. | 5-45 t. | 6-10 t. | 6-30 t. | 6-55 t. | 7-6 m. | 7-30 m. | 8-0 m. | 8-55 m. | 9-6 m. | 9-30 m. | 10-5 m. | 10-55 m. | 11-6 m. | 11-30 m. | 12-5 m. | 12-30 m. | | |
| 11-45 n. | 12-10 n. | 12-30 n. | 12-50 n. | -35 t. | 6-55 t. | 7-30 t. | 7-55 t. | 8-25 n. | 9-0 n. | 9-20 n. | 9-55 n. | 10-15 m. | 10-40 m. | 11-0 m. | 11-25 m. | 11-40 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | | |

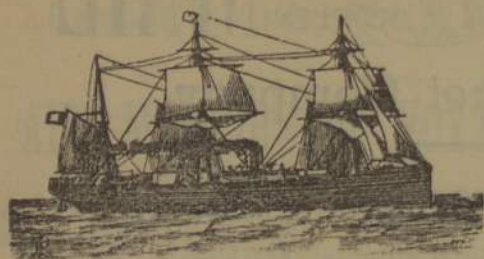
| BEIRA ALTA | | | | | |
|---------------|-----------|--------------|------------|------------|-----------|
| Figueira | | Pamp. | | Figueira | |
| Part. | Cheg. | Part. | Cheg. | Part. | Cheg. |
| v 2-30 m. | 4-0 m. | 8-55 m. | 10-40 m. | 5-45 m. | 7-25 m. |
| 3-55 t. | 5-25 t. | 6-35 t. | 8-5 n. | 3-55 t. | 5-25 t. |
| | | v 9-20 n. | 10-50 n. | | |
| Pamp. | | V. Formoso | | Pamp. | |
| 4-40 m. | 1-31 t. | 10-25 m. | 5-20 t. | 4-40 m. | 1-31 t. |
| i 1-20 t. | 6-53 t. | k 2-30 t. | 7-30 t. | | |
| PAMP. | | MANGUALDE | | PAMP. | |
| 9-10 m. | 12-25 t. | 4-30 m. | 7-30 m. | 9-10 m. | 12-25 t. |
| 6-55 t. | 10-10 n. | 5-50 t. | 8-55 n. | | |
| Mangualde | | Guarda | | Mangualde | |
| p 10-30 n. | 1-25 n. | p 1-25 n. | 4-15 m. | | |
| MINHO E DOURO | | | | | |
| PORTO | | FAMALICÃO | | PORTO | |
| f 9-30 m. | 10-53 m. | 4-5 m. | 5-21 m. | e 1-10 t. | 2-42 t. |
| e 9-30 n. | 10-54 n. | 7-50 t. | 9-11 n. | | |
| Porto | | Braga | | Porto | |
| 5-20 m. | 8-57 m. | 5-45 m. | 8-28 m. | a 6-55 m. | e 8-47 m. |
| 8-15 m. | 11-0 m. | 12-20 t. | 2-35 t. | 8-15 m. | 11-0 m. |
| 11-30 m. | 1-45 t. | 4-25 t. | 7-5 t. | 3-55 t. | 5-45 t. |
| 5-45 t. | 8-35 n. | a 9-30 n. | e 11-20 n. | a 11-30 n. | x 1-23 n. |
| Porto | | Vianna | | Porto | |
| 5-20 m. | 10-50 m. | 5-45 t. | 10-40 n. | | |
| NINE | | BRAGA | | NINE | |
| 6-30 m. | 7-5 m. | 9-30 m. | 10-5 m. | 5-18 t. | 5-45 t. |
| | | g 12-25 n. | 12-49 n. | | |
| Porto | | Valença | | Porto | |
| 8-15 m. | 1-42 t. | 2-30 n. | 8-28 m. | 11-30 m. | 3-53 t. |
| 5-45 t. | 11-22 n. | 1-50 t. | 7-5 t. | a 11-30 n. | x 3-14 n. |
| Vianna | | Valença | | Vianna | |
| 7-0 m. | 9-5 m. | 6-30 t. | 8-35 n. | | |
| Porto | | Penafiel | | Porto | |
| 11-0 m. | 12-38 t. | 4-35 m. | 6-8 m. | 8-25 n. | 10-11 n. |
| | | 6-5 t. | 7-45 t. | | |
| Porto | | Regoa | | Porto | |
| 4-20 m. | 10-40 m. | 4-0 m. | 8-45 m. | 6-0 t. | 10-28 n. |
| a 11-30 n. | y 2-56 n. | 5-0 t. | 11-12 n. | | |
| Porto | | Barca d'Alva | | Porto | |
| 7-20 m. | 3-5 t. | 11-10 m. | 6-50 t. | r 6-0 t. | 1-39 n. |
| | | r 12-35 t. | 8-45 m. | | |
| Regoa | | Barca d'Alva | | Regoa | |
| 5-0 m. | 9-8 m. | 4-40 t. | 8-55 n. | r 10-40 n. | 1-39 n. |
| | | r 12-35 n. | 3-44 n. | | |
| GUIMARÃES | | | | | |
| TROFA | | GUIMARÃES | | TROFA | |
| f 7-35 m. | 9-11 m. | 5-10 m. | 6-49 m. | e 8-2 m. | 9-40 m. |
| 9-50 m. | 11-29 m. | 10-40 m. | 2-17 t. | f 1-50 t. | 3-28 t. |
| e 2-14 t. | 3-49 t. | 6-55 t. | 8-36 n. | f 5-0 m. | 6-31 t. |
| 7-25 t. | 9-5 n. | | | | |

a) Directos ou rapidos—b) Lisboa Caes dos Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfaiellos—e) Domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Sab.—h) 2.^{as} 5.^{as} e sab.—i) 2.^{as} e 5.^{as}—j) Dom. e 5.^{as}—k) Dom. e 4.^{as}—l) Dom. e 2.^{as}—m) Dom. e 2.^{as}—n) Dom. e 2.^{as}—o) Dom. e 2.^{as}—p) Dom. e 2.^{as}—q) Dom. e 2.^{as}—r) Dom. e 2.^{as}—s) Dom. e 2.^{as}—t) Dom. e 2.^{as}—u) Pelo Norte—v) 2.^{as} e 4.^{as} e sab.—w) 6.^{as} feiras—x) 4.^{as} feiras—y) 4.^{as} feiras—z) 5.^{as}

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 Novembro 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.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Cabo), vapor allemão **Kronprinz**. Sahirá a 17 de outubro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Bundesrath**. Sahirá a 17 de outubro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Kurfürst**. Sahirá a 1 de novembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Corrientes**. Sahirá a 25 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Bordeus, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 22 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Bordeus, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a 2 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Corunha, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 24 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 21 de outubro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Liverpool, vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 19 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Havre e Anvers, vapor francez **Karin**. Sahirá a 30 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Havre e Anvers, vapor francez **Saint Mathieu**. Sahirá a 7 de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Lourenço Marques e Beira, vapor francez **Colombia**. Sahirá a 2 de novembro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.º



Madeira. Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **Funchal**. Sahirá a 20 de outubro. Agente, Germano S. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a 21 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



Pará, Manaus e Maranhão, vap. allemão **Patagonia**. Sahirá a 24 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville San Nicolas**. Sahirá a 18 de outubro. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Hispania**. Sahirá a 30 de outubro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco e Maceió, vap. ingl. **Schoolar**. Sahirá a 23 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.º



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel-la, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 21 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 23 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 28 de outubro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Tanger, Barcelona, Marselha e Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 28 a 29 de outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.º

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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