

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

UNIFICAÇÃO DE TARIFAS.....
O CAMINHO DE FERRO DE PONTA DELGADA AS FURNAS.....
PARTE OFFICIAL—Aviso pela Direcção dos Correios e Telegraphos...
TARIFAS DE TRANSPORTE—VIAGENS DE RECREIO.....
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO.....
NOTAS DE VIAGEM—XII Ainda Veneza.....
CARRIS DE FERRO DE LISBOA.....
A METALLURGIA E OS CAMINHOS DE FERRO.....
AUTOMOBILISMO.....
NUMERO EXTRAORDINARIO.....

Paginas

161
163
164
164
165
150
166
167
167
167

PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....
A VIACÃO EM BRAGANÇA—TRACCÃO ELECTRICA.....
LINHAS PORTUGUEZAS— Illuminação dos comboios — Novo material Pias a Moura — Caminhos de ferro de Guimarães—Interesses da Figueira—Barreiro a Cacilhas—Valle do Vouga.....
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França—Allemanha—Prussia—Baviera.....
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA—Relatorio do conselho de administração.....
AVISOS DE SERVICO—ARREMATACOES—AGENDA DO VIAJANTE...
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1901.....
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....

168 e 169
170
170
171
171
173 e 174
175
176



Ponta Delgada — de artigo, pagina 163

UNIFICAÇÃO DE TARIFAS

Nomeou o sr. ministro das Obras Publicas uma comissão para tratar dos meios de se chegar, quanto pos-

sivel, á unificação do material de todas as nossas linhas ferreas.

O «quanto possivel» que acima dizemos é a devida correcção ás exigencias do serviço e das finanças de cada linha que nem sempre permittirão que o material seja igual em todas.

Essa commissão vae trabalhando em sessões espaçadas, e o assumpto, em verdade, comquanto tenha certa importancia, não é d'aquelles que exige que se abandonem, por elle, serviços publicos mais urgentes por serem correntes e de maior alcance administrativo. E bem sobrecarregado d'esses serviços anda cada um dos vogaes da commissão.

Mas olhando, em golpe de vista geral, para toda a rede portugueza, o titular da obra publica deixou de ver na especialidade o que lhe está mais perto, o que lhe vae lá por casa, que assim chamaremos á rede propriamente do Estado, no que diz respeito ao systema tarifario dos dois grupos de linhas que constituem aquella rede.

Tem cada um d'esses grupos as suas tarifas geraes e especiaes, formuladas estas segundo as conveniencias do seu trafego; aquellas segundo o criterio das suas direcções que existiam ao tempo em que essas tarifas foram formuladas.

As suas bases, as das geraes, são identicas em preços, mas as condições d'applicação variam enormemente como se se tratasse de linhas até em paizes diferentes.

O Minho e Douro divide essas disposições em cinco capitulos — passageiros, grande velocidade, pequena velocidade, disposições communs e despesas accessorias; o Sul não tem esta divisão, não segue, portanto, a mesma ordem de exposição.

Resultado é que quem conhece uma das tarifas e deseja conhecer a outra tem que estudal-a de principio ao fim, porque não ha entre ellas paridade, não obstante serem ambas da rede do Estado.

Se comparamos a classificação de mercadorias, sobem de ponto as divergencias na maior parte dos casos, sem justificação alguma.

O exemplo de alguns titulos nos basta para pôr este desaccordo em evidencia.

A classificação do Minho e Douro, feita mais recentemente do que a do Sul que data de 1882 — uns bons 19 annos — é muito mais detalhada como convém a uma classificação que deve ser base e ponto de partida para a applicação e interpretação de todos os preços e condições de transporte numa rede ferrea.

No Sul, pois, não se sabe que classe da tarifa se applica a varios generos, alguns mesmo de frequente transporte, os quaes teem que ser taxados por assimilação a outros, e sabe-se quanto este systema é irregular, pelas diferenças de interpretação de que resultam divergencias de taxas.

Eis algumas designações das duas tarifas:

| | M. Douro | S. Sueste |
|--|---------------------|-----------------|
| Abanos | 2. ^a cl. | — |
| Aboboras | 1. ^a | — |
| Abrunhos passados | 2. ^a | — |
| Aço em barra | — | 2. ^a |
| » » bruto | 2. ^a | — |
| » » folhas, laminado e para moldes | 1. ^a | — |
| » » folha para molas | — | 1. ^a |
| » » lingotes | — | 2. ^a |
| » » obra | 1. ^a | — |
| Aduelas | 3. ^a | 2. ^a |
| Aguardente | 2. ^a | 1. ^a |
| Agua distillada | 2. ^a | 1. ^a |
| Aguapé | 3. ^a | 2. ^a |
| Albardas | 2. ^a | 1. ^a |
| Alfarroba | 3. ^a | 1. ^a |
| Algodão em rama | 3. ^a | 1. ^a |
| Bacalhau | 3. ^a | 2. ^a |
| Baetilhas | 2. ^a | 1. ^a |

Basta. Estes pequenos exemplos já nos demonstram: primeiro, que a tarifa geral da rede do Minho é mais favoravel que a do Sul, apesar do custo da construcção e da exploração ser lá mais elevado do que na do Sul; segundo, que ha taes diferenças que ninguem lhe encontrará explicação, algumas mesmo devendo attribuir-se a lapsos ou erros de revisão; e terceiro, que, se a primeira não é isenta de defeitos, a segunda é de todo deficiente e pede refôrma.

Aço em barra não tem classificação no Minho; aço em folha «para moldes» não sabemos o que seja, parecendo nos natural que seja a «folha para molas» que o Sul designa.

Não percebemos porque a aguardente pague a 2.^a classe no Minho e a 1.^a no Sul, mais nos surprehende que á alfarroba seja applicada ao norte do Douro a 3.^a classe, quando é mercadoria que não ha naquellas provincias nem se transporta porque não tem consumo usual, e além do Tejo, onde ella constitue trafego importante que pôde ser disputado (e o é em grande parte) pela via maritima, lhe cáia em cima a 1.^a classe.

O mesmo succede com outras muitas mercadorias que seria longo enumerar.

Facil seria, pôr de accordo estas duas tarifas-bases, mas melhor se nos afigura que ao emprehender esse trabalho se procurasse tambem uniformizal-o com a classificação da Companhia Real, tanto mais que esta já é igual á da Beira Alta que a adoptou desde principio e apesar da diferença de extensão, de perfil e de custo da sua rede, não tem visto inconveniente em seguir as bases da sua irmã mais velha.

Por este andar ir-se-hia naturalmente até uniformizar os typos, que não vemos porque divirjem em insignificantes fracções entre a rede do Estado e a das companhias. Comparemos os:

| | Estado | Companhias |
|-------------------------------------|--------|------------|
| Passageiros — 1. ^a | 18,95 | 19,845 |
| » — 2. ^a | 14,74 | 15,425 |
| » — 3. ^a | 10,53 | 11,025 |
| Mercadorias — 1. ^a | 30,33 | 30,24 |
| » — 2. ^a | 26,54 | 26,46 |
| » — 3. ^a | 18,95 | 18,90 |

Parece-nos de toda a conveniencia acabar com as fracções, que chegam a ser ridiculas, á força de minucia.

Basta vêr que só em rarissimos casos na Companhia Real um bilhete paga pela exacta multiplicação dos typos pela distancia, sem um arredondamento em que se vae o rigor d'aquella applicação.

As maiores distancias da linha, Campanhã á fronteira de Badajoz, 400 kilometros, um bilhete custa 7⁹⁴⁰ réis, que equivale a 19,85 por kilometro; para que partir d'uma base com millesimos? Se o preço fosse 20 réis, o publico (n'este raro caso em que lhe resulta o maior prejuizo) pagaria mais 60 réis, o que a um passageiro de 1.^a em tal distancia não faz diferença alguma.

Uniformizadas as tarifas geraes, poderia estudar-se o meio de dar tambem uma certa uniformidade ás especiaes.

Já se vê que cada rede tem as suas conveniencias especiaes que lhe aconselham condições que não se podem tornar latitudinarias a todas as outras. Mas alguma coisa se poderia conseguir nos detalhes, nas pequenas fracções, no numero d'ordem sobretudo.

Bem maior era em França a difficuldade e lá se venceu.

O expedidor consulta a classificação de mercadorias e vê que o genero que tem a expedir está na 2.^a serie da tarifa geral e na especial n.º 4, por exemplo.

Não tem que percorrer a collecção de tarifas de todas as linhas; basta-lhe lêr as tarifas d'esse n.º em cada rede que a sua expedição tem que transitar; e se não lhe é applicavel tarifa especial, basta-lhe sommar as distancias de origem a destino, multiplicar pelo typo uniforme, juntar-lhe os accessorios e terá o preço feito.

Entre nós cada expedidor precisa ser doutor, em sciencia tarifaria, e não sabemos porque não tenham sido creadas, nos cursos superiores, cadeiras especiaes de tarifometria.

Basta vêr que a alfarroba, a que já acima nos referimos notando que ella pague pela 1.ª classe da tarifa geral no Sul e pela 3.ª no Minho, paga no percurso das companhias Real e Beira Alta a 2.ª classe.

Uma expedição de alfarroba do Sul para o Minho e Douro pagará, pois, 1.ª, 2.ª e 3.ª classes segundo o percurso de cada linha.

Quer dizer que, se além de Valença ou de Barca d'Alva houvesse mais linhas portuguezas, haveria que inventar uma 4.ª classe para lhe applicar.

O CAMINHO DE FERRO DE PONTA DELGADA ÀS FURNAS

No momento em que parece tornar-se realidade a de ha muito projectada construcção do caminho de ferro que deve ligar a cidade de Ponta Delgada com o Valle das Furnas, na Ilha de São Miguel, vem muito a proposito lembrar a importancia que têm a cidade e o Valle, de que tanto e tão justamente se ufanam os açorianos e de que tanto deveriamos nós todos ufanar-nos, por pertencerem ainda á corôa portugueza aquellas duas joias.

Entra-se em Ponta Delgada pelo seu porto artificial, cujos trabalhos que ainda duram foram iniciados em 1861 pela Junta do districto, que oito ou dez annos depois os entregou ao Governo, o qual tomou a seu cargo a conclusão, mas que a esta data ainda está em vel-o-hemos.

Rapidamente o viajante se familiariza com a cidade, com as suas bonitas praças e incomparaveis jardins, com os seus passeios e as suas ruas, as suas egrejas e os seus palacios, vastos e espaçosos como convém aos prolificos insulanos.

Poucos dias bastam para visitar os templos, os monumentos e os museus. Depois, todo o tempo é pouco para aspirar o ar dos campos a plenos pulmões, e as excursões variam quanto possivel.

Uma d'estas excursões, que se impõe immediatamente pelos seus encantos, é a das Sete Cidades. Faz-se actualmente em carruagem e a cavallo. Sahindo de Ponta Delgada, segue-se a estrada marginal que atravessa a Relva e as Feteiras, importantes povoações com mais de 2.000 habitantes cada uma; vae-se até Lomba da Cruz, onde se obtem um solido e experimentado burro ou muar; e depois se faz a ascensão da montanha que fórma o topo poente da ilha e no interior da qual se formou uma cratera, cujo diametro superior tem pouco mais ou menos cinco kilometros.

O caminho da Cumieira, que vamos pois cavalgando escarranchados sobre o amplo albardão de um macho vigoroso e atarracado, tem parte do seu leito assente entre duas profundas ravinas, a que os insulanos chamam grotas, e cujas encostas, quasi a prumo, estão completamente revestidas de faias, acacias, pinheiros, plata-

nos, e varias especies de plantas indigenas, como o folhado e o sarguinho (bois de rose), tudo entremeado de fetos e inhames e atapetado em toda a extensão pelo mais viçoso licopodio que temos visto, o qual se encontra em muitas outras partes da ilha, revestindo os vallados e as grotas! A meio d'esta vereda começa a definir-se o terreno de montanha pela vegetação peculiar ás cumiadas, que em toda a ilha de S. Miguel vêmos sempre verdejantes como as encostas e os valles! A rainha do archipelago, como lhe chamou o erudito naturalista francez Mr. Fouqué, apresenta nas suas partes mais baixas uma serie, quasi ininterrupta, de campos viçosissimos, onde com o maior desenvolvimento se cultivava o milho e a batata, para fabricação de alcool; em planos mais elevados estendem-se numerosas mattas que, em média, não teem mais de trinta a quarenta annos, encontrando-se lado a lado as arvores mais diversas originarias de todas as regiões temperadas do globo. Mas foi para os pontos culminantes da ilha que a natureza reservou a sua ornamentação mais grandiosa: a leste, encravado entre os mais pittorescos montes, o Valle das Furnas, cercado de rochas abruptas e atravessado por uma ribeira de agua quente, cujas nascentes em ebulição reproduzem em ponto pequeno os phenomenos dos geysers da Islandia; a poente, no extremo da aresta da montanha em que nos achamos, a caldeira das Sete Cidades.

O effeito que produz a vista da caldeira quando se chega á Cumieira, alárma-nos a tal ponto—diz um illustre viajante—que ficamos por longo espaço sem ter uma palavra que reproduza a exaltação que o nosso espirito sente ante o panorama deslumbrantissimo que, de repente e todo ao mesmo tempo, nos surprehende ao attingirmos a crista da Cumieira. Está-se a mais de 600 metros acima do nivel do mar e á borda de uma grande cratera, cuja parte superior tem pouco mais ou menos 5 kilometros de diametro e o fundo mais de 2 kilometros de largura média.

Esta grande depressão tem as paredes talhadas quasi a prumo e revestidas por uma vegetação exuberante de um verde sombrio, que faz realçar garridamente a povoação das Sete-Cidades, assente no fundo da cratera, com a sua casaria muito branca, de um tom calido, e da qual se destaca apenas uma casa apalaçada, de aspecto muito simples mas nobre, cercada por um grande parque. Ao fundo da povoação, uma grande egreja com as paredes e torre de côres claras.

A aldêa debruça-se sobre um grande lago, bi-partido por um caminho, que o atravessa na parte mais estreita e que o divide portanto em duas lagôas: a do norte e a maior, em que a agua é azulada e attinge a profundidade de quatorze braças; e a do sul, em que a agua é verde e a maior profundidade de doze braças. A coloração differente das aguas d'estas duas lagôas, que communicam entre si por um pontão de cinco metros, sobre o qual passa o caminho a que nos referimos, é devida a materias organicas, vegetaes, que estão na agua em suspensão. Na lagôa azul, um pequeno promontorio de 150 a 200 metros avança na margem de leste, cultivado como um parque inglez. Nesta mesma margem, assim como nas de norte e sul, as montanhas que se elevam sobre o fundo do valle mais de 300 metros, apresentam-se quasi verticaes e profundamente fendidas no sentido longitudinal pelas convulsões do terreno, onde em 1444 ou 1445 esteve em erupção um vulcão.

Estas fendas converteram-se em ravinas, cujos leitos e margens, bem como as tres-encostas do lago ás quaes nos referimos, estão completamente revestidas de espessa vegetação rasteira, em que predomina o folhado, o louro bravo, a gueiró, a urze, o tamujo, os fetos e os

musgos, entre os quaes o sphagno. Para contraste, a margem poente da formosa lagôa coberta de frondoso arvoredado com a pequena planície a seus pés, onde prados verdejantes circumdam a graciosas casaria da aldeia!... Como o campanario typico das egrejas michaelenses faz augmentar de intensidade a nota ridente e pacifica de toda esta paisagem ideal, que rivaliza com as mais mimosas da Escocia, da Italia e da Suissa!...

A 45 kilometros da cidade de Ponta-Delgada, fica o Valle das Furnas, a mais notavel curiosidade dos Açores, onde se encontram soberbos *geysers* e encantadores jardins, onde ha murmurios perturbadores, perfumes que embriagam, rugidos que quasi nos atemorizam.

Aguas mineraes importantes pelas suas qualidades therapeuticas, notaveis phenomenos vulcanicos, montanhas de soberbo aspecto, lindos *chalets*, parques, jardins, um variadissimo panorama emfim, amenizam o local, cujos encantos todos apreciam—nacionaes e estrangeiros.

De Ponta-Delgada ás Furnas conduzem duas boas estradas marginaes — uma ao norte outra ao sul.

Seguindo esta ultima, que passa pela villa da Lagôa e por Villa Franca do Campo, encontra-se, antes de entrar no Valle, a lagoa das Furnas, d'onde se disfructam lindas paisagens, observando-se tambem uma grande solfatara e o parque de José do Canto, que á beira da lagoa apresenta a capella de N. Senhora das Victorias, obra d'arte rica em seus detalhes e accessorios, estylo gothico do Norte.

Seguindo a estrada do norte, que passa pela villa da Ribeira-Grande, gosa-se uma vista arrebatadora das *Pedras do Gallego*, observando-se o Valle em toda a sua extensão.

O Valle das Furnas é uma estação thermal muito frequentada nos mezes de julho, agosto e setembro, possuindo um grande edificio publico para banhos.

Os *geysers* (vulgo caldeiras) emittem agua fervente, limpida numas e lodosa noutras, produzindo vapores e ruidos subterraneos.

O solo adjacente ás caldeiras offerece phenomenos que surpreendem, vendo-se aguas a ferver que borbulham a par d'aguas frias; aguas ferreas a par de aguas sulfuricas; crystallizações d' enxofre, etc.

A mais notavel de todas as caldeiras é a denominada de *Pedro Botelho*, que o vulgo mais supersticioso considera uma bocca do Inferno, pelo seu medonho aspecto e pelos seus ruidos.

Esta caldeira é uma escavação em alta barreira, constituindo uma *furna*, por onde espadanam constantemente, com som rouco, borbotões de agua lodosa ou de espessa lama.

O Valle é occupado na maior parte por lindos parques, onde se podem apreciar excellentes exemplares de vegetaes das diversas regiões do globo, exalçados na sua belleza pela relva verdejante dos prados, alguns lagos, riachos que serpenteiam por entre flores, algumas avenidas, cascatas, grutas, etc.

As aguas mineraes teem sido analysadas, e reconhecidas como muito efficazes no tratamento do rheumatismo, inflammações cutaneas, algumas doencas do estomago, e em inflammações dos bronchios e da larynge.

Quem visita os Açores não deve deixar de ir ao Valle das Furnas, na Ilha de S. Miguel, para admirar quantas maravilhas da natureza e da arte alli se reúnem prestando-se mutuamente apoio, offerecendo aspectos d'uma belleza infinita.

Quando as communicações em caminho de ferro facilitarem o trajecto de Ponta-Delgada ao Valle, esta excursão tornar-se-ha o grande attractivo da viagem aos Açores para nacionaes e estrangeiros.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

Inspecção Geral dos Telegraphos

I.^a Divisão

Faz-se publico que, durante o prazo de quinze dias, que hão de terminar em 30 do corrente, estarão patentes na 1.^a Divisão da Inspecção Geral dos Telegraphos os projectos e requerimentos em que a Companhia Carris de Ferro do Porto pede para substituir pelo systema de tracção electrica a tracção animal com que explora as seguintes linhas:

Da rua Formosa (cruzamento com a linha da rua do Infante D. Henrique á de Costa Cabral, já em exploração electrica) ao Bomfim e a S. Roque da Lameira.

Do largo do Carmo (cruzamento com a linha de Campanhã á Boavista, parte já em exploração) ao largo do Campo Lindo.

Da Praça do Duque de Beja (cruzamento com a linha de Campanhã á Boavista) ao Palacio de Crystal.

Nos termos do art. 157.^o do Regulamento do Estabelecimento, Exploração e Fiscalização dos Serviços Telegraphicos, approvedo por decreto de 10 de dezembro de 1892, qualquer reclamação contra a approvação dos referidos projectos deverá ser apresentada nesta Direcção Geral, dentro do prazo supra mencionado.

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, em 15 de maio de 1901. — O Conselheiro Director Geral, *Alfredo Pereira*.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Bicycletas. — A tarifa de 120 réis por bicyclo, em comboios em que não é permittido o transporte de bagagens ou tendo os portadores das machinas bilhete, que não teem transporte gratuito de bagagens, foi ampliada ao trajecto entre Coimbra e Figueira, segundo o aviso que adeante vae publicado.

Os comboios por que são validos estes bilhetes são os que partem de Coimbra ás 8-25 da manhã, 4 e 7 e meia da tarde, e da Figueira, ás 4 e 15 da manhã, 1 e meia da tarde e 9 e 25 da noite.

VIAGENS DE RECREIO

Grandes festas em Beja. — A principal festa do Alemtejo é a chamada do Sacramento em Beja, que reúne alli milhares de forasteiros de toda a provincia, e ainda da Extremadura e Algarve.

Por esse motivo a direcção do Sul e Sueste estabelece nos dias 4 a 9 d'este mez bilhetes por preços extraordinariamente reduzidos, validos para o regresso até o dia 11, conforme o aviso que publicamos na secção respectiva.

Feira d'Aljustrel. — Tambem para esta concorrida feira haverá nos dias 12 a 14 bilhetes de ida e volta por preços reduzidos para a estação do Carregueiro, conforme adeante se indica no aviso respectivo.

Temporada de banhos. — Começa hoje a venda dos bilhetes de ida e volta que a Companhia Real estabelece todos os annos durante o verão e que são conhecidos vulgarmente por «bilhetes de banhos», posto que para o que mais servem seja para realizar excursões entre os principaes pontos da sua rede, podendo-se parar em varias estações mediante a compra de senhas de paragem que são d'uma grande commodidade para o publico.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

3.^a Secção. — Exploração
21.^a Questão. — Illuminação dos comboios

(Continuação)

Do relatório do engenheiro sr. *Banovitz*, relativa á Austria-Hungria, Roumania, Paizes Baixos e Alemanha, concluiu-se que a illuminação a oleo de colza continua a ser muito empregada. Opina-se todavia por que este systema de illuminação se applique apenas nas linhas secundarias.

A illuminação a gaz-rico está adoptada em 18.000 carruagens, mais 1.000 do que a oleo de colza. Também se adopta um gaz mixto em que entra algum acetylène.

O petroleo tem poucas applicações.

A electricidade applica-se em 1.800 carruagens, ficando ao preço de tres centimos por carcel-hora.

Os engenheiros *Chaperon* e *Herard*, que se occuparam d'outros paizes não incluídos no relatório anterior, notam: que as lampadas, mesmo as de oleo de colza, foram aperfeiçoadas tendo maior poder illuminante; que o petroleo é pouco empregado; que augmenta constantemente a illuminação a gaz, apesar das complicações da canalização; que o gaz ordinario misturado com o gaz acetylène dá bons resultados, não se empregando este gaz só pelos perigos que ainda não foram removidos.

Refere-se ainda ás illuminações pela electricidade.

As conclusões propostas pelo sr. *Chaperon* foram approvadas.

São as seguintes:

«As companhias de caminhos de ferro teem melhorado a illuminação das carruagens, pelos aperfeiçoamentos dosapparelhos illuminantes a oleo ou a petroleo e pelo augmento do numero de lampadas em cada compartimento;

A illuminação a gaz tem-se desenvolvido consideravelmente em todos os paizes; offerece effectivamente facilidades particulares de serviço em virtude da rapidez e da commodidade com que se alimentam os reservatorios das carruagens, quando as installações fixas que exige possam ter o desenvolvimento bastante. A adição da quarta parte em volume de gaz acetylène augmenta sensivelmente o poder illuminante do gaz.

A illuminação electrica, por accumuladores, ou com dynamos fuccionando pelo movimento dos eixos, tende a desenvolver-se. E' para desejar que se accentue esta tendencia em virtude das vantagens d'este modo de illuminação pelo conforto e pela boa repartição de luz nos compartimentos que se consegue.

22.^a Questão

Manutenção e transporte de cargas incompletas

Esta these dividia-se em duas que versavam: uma sobre as installações para as mercadorias em cargas incompletas nas grandes estações. Carga, descarga, armazenagem, etc.

Outra sobre os meios de facilitar o transporte de cargas incompletas, evitando as remoções em transito e a má utilização do material de transporte; e sobre os acondicionamentos proprios para os productos agricolas que convergem aos grandes centros ou mercados,

Foram relatores para os Estados Unidos o engenheiro sr. *Olhausen*, para a Inglaterra e suas colonias,

o engenheiro sr. *Jesper*, para os restantes paizes o engenheiro sr. *Bleyne*.

Os relatorios eram naturalmente longos e longa também foi a exposição por envolver de facto muitos assumptos. Assim ha a considerar no transporte, o systema de agrupamento das cargas em vagon's especializados, o agrupamento em acondicionamentos especiaes, os acondicionamentos proprios para generos agricolas, e cada uma d'estas partes ainda se subdivide.

Melhor fôra talvez que a materia se apresentasse com menor amplitude, mais restricta a pontos limitados e concretos.

São interessantes as indicações e noticias fornecidas pelos relatorios. D'estes trabalhos e da discussão ou troca de observações havida entre os membros da secção resultaram as couclusões que seguem:

a) As installações para a manutenção das mercadorias em cargas incompletas nas grandes estações devem, quanto possivel, ser feitas segundo o principio da especialização para a divisão do trabalho, tendo em consideração a natureza e a importancia dos diversos elementos do trafego;

Os apparelhos especialmente destinados ao serviço das encomendas ou volumes leves mas muito numerosos consistem quasi exclusivamente, até hoje, em carros com rêdes, cestos, saccos e pannos, fazendo-se todas as operações a braço de homens. A força da gravidade e a mechanica só se utilizam para as deslocções verticaes necessarias nalgumas estações.

Parece que a questão da *manutenção mechanica das encomendas ou recovagens relativamente leves e numerosas*, que acaba de ser installada na nova estação de Paris-Orsay, da rêde de Orleans poderá ser utilmente dada para uma sessão ulterior de congresso.

b) O melhor meio de facilitar o transporte das cargas incompletas evitando as mudanças em transito e a má utilização do material de transporte consiste no *agrupamento* racional das encomendas da mesma natureza ou em vagon's especializados ou em acondicionamentos especiaes. Em geral conveem mais os vagon's para os agrupamentos das encomendas ou recovagens de pequena velocidade, e os acondicionamentos especiaes para as de grande velocidade. Convém tanto applicar a mesma organização ao trafego permutado entre duas ou mais rêdes, como convém ao da mesma rêde. Cada organização deve ter como ponto de partida o estudo estatístico pormenorizado das correntes do trafego;

No que respeita aos acondicionamentos proprios para facilitar o transporte de productos agricolas que se destinam aos grandes centros ou mercados não parece (em geral) responder a necessidades imperiosas o emprego d'um typo determinado fornecido pelas administrações.

Não parece também susceptivel de provocar um desenvolvimento apreciavel do trafego.

NOTAS DE VIAGEM

XII

Ainda Veneza

Apenas numa referencia falei, no artigo anterior, na praça de S. Marcos, porque sendo ella a principal de Veneza preciso dedicar-lhe todo o espaço possivel e todo será pouco.

E' que, por mais que se imagine uma agglomeração de bellezas, de riqueza em ornamentações, de imponen-

cia em edificios, de arte em exposição de objectos, de suave poesia, de deslumbrante atracção dos sentidos, não se chega a obter uma pallida ideia do que é aquella extraordinaria praça.

Muito curiosa, muito interessante, não ha duvida, é Veneza, no seu conjuncto, mas a praça de S. Marcos faz esquecer tudo, sobreleva a tudo, — é um encanto a que não se foge sem custo.

Se os guias dizem que são precisos cinco dias para vêr Veneza, eu direi que a cidade poderá ver-se mesmo em tres, ou em dois, se o viajante tem pressa; mas á praça de S. Marcos ha-de elle consagrar a maior parte do tempo, porque ella por si vale muito mais que toda a cidade.

Os seus edificios excedem em sumptuosidade os mais notaveis de todas as cidades; a cathedral, um poema de mosaicos preciosissimos, precisa de um dia para vêr-se; a antiga bibliotheca, o palacio ducal, a torre do relógio, o caes, as arcarias, os luxuosos estabelecimentos, tudo nos enleva e nos attrahe.

Mesmo nas tardes calmosas de verão, quando a affluencia de forasteiros é maior, a praça não está cheia — tal é a sua vastidão, — nem é grande o ruido, porque Veneza é uma cidade socegada.

A sua povoação ordinaria são os pombos cinzentos, que em bandos de milhares esvoaçam por toda a parte, pousando pelo chão, pelas fachadas ornamentadas dos edificios, por sobre os hombros e cabeça dos transeuntes, esperando que elles lhes dêem milho, que se compra em pequenos cartuxos a varios vendedores ambulantes.

Não ha forasteiro que se não quede alli uma hora, a cobrir-se de pombos, que lhe comem o milho na mão, na bocca, no chapeo, nas orelhas. Quanto mais generoso em milho é o viajante, mais pombos o cobrem.

Os pombos são um dos caracteristicos d'aquella praça, e de Veneza, e de balde outras cidades, como Florença, teem tentado tambem ter os seus pombos para entreter os viajantes; não conseguem que elles tenham tal popularidade.

De noite, as fachadas dos edificios lateraes em que as neves do inverno conservam lavadas, brancas, varias saliencias das ornamentações de pedra, produzem, com a illuminação da praça, um effeito phantastico, como de luar, que se torna muito interessante.

Luxuosos cafés occupam as lojas lateraes, sendo noutras, e nos primeiros andares, os grandes armazens de objectos artisticos das enormes fabricas que são tambem especialidade local.

Nestas, como nos depositos e estabelecimentos de venda, a entrada é sempre franca, sollicitada até, com a mira na venda de qualquer objecto que só a muito custo o viajante se recusa a adquirir, já porque a variedade é enorme e a belleza extraordinaria em todos aquelles milhões d'artigos de mosaico, vidro, madeira, ferro, latão etc. — que em tudo está aperfeiçoadissima a industria venezense — já porque o espirito commercial do paiz está por tal fórma desenvolvido, que a custo o visitante se livra das insistencias dos vendedores que o cercam, o instigam, o apertam até o extremo, para que compre qualquer coisa, desde a mais luxuosa e artistica guarnição de sala até o mais modesto alfinete de peito; desde o espelho de crystal até o pequeno botão de chumbo.

Vão mais ainda, no seu empenho, as grandes fabricas: os guias que acompanham os viajantes, os gondoleiros que os conduzem em passeio, estão combinados para levar os estrangeiros áquelles estabelecimentos, indicando-os como uma curiosidade a ver na cidade.

A' porta, logo que o visitante se approxima, vem re-

cebel o o dono da casa, com todas as atenções, mostrando-lhe todo o estabelecimento, fazendo fabricar á sua vista qualquer pequeno objecto, em vidro artistico ou em mosaico, que, já se vê, o visitante adquire como lembrança, e quasi em cada dependencia da mesma casa tem que escolher um outro, tal é a insistencia dos vendedores.

Um passeio pelo grande canal é obrigatorio para se examinarem vagarosamente (para o que se deve ir em gondola) os palacios, em numero de mais de 150, que bordam as duas margens, onde, nos tempos aureos de preponderancia politica, habitavam os doges e outros grandes senhores, e hoje, nos tempos praticos da industria e do commercio, estão installadas as fabricas e depositos a que acima me referi. D'estes o principal, creio, é a fabrica Pagliarin & J. Franco. Este nome está, como se vê, reservado para a notariade, lá como cá.

Outro passeio obrigatorio, tambem em gondola, é a visita dos pequenos canaes e da enorme quantidade de bellas egrejas monumentaes, encerrando grandiosos jazigos, quadros e esculpturas dos principaes mestres da arte italiana.

A visita ao palacio ducal, ponte dos suspiros e prisões é indispensavel; a Academia de Bellas Artes tem tambem grande interesse; o museu civico deve visitar-se; passeio ao Lido, deliciosa estação balnear do outro lado do canal exige uma tarde e deixa-nos, a nós portuguezes, o sentimento de não vermos ahi em Algés, Paço d'Arcos, ou noutro ponto qualquer d'essa nossa bella praia oceanica, um estabelecimento balnear assim, com 300 quartos, vasto restaurante sobre a agua e um aspecto de frescura e alegria encantador.

Um passeio, a pé, pelas tortuosas ruas é tambem muito para recrear o espirito. A Merceria é a principal, onde os estabelecimentos são mais luxuosos e a concorrência de povo mais escolhida.

Os mercados são primitivos, sujos, velhos, especialmente o que tem por centro a ponte do Rialto, sem deixarem de ser interessantes para apreciação dos usos locais.

De theatros não falemos. São velhos e feios como não vi outros em parte alguma.

Quem dispuzer de tempo, póde tomar o vapor e visitar Burano e Torcello, duas ilhas ao N. E. bem interessantes, e ir em gondola a Murano, passeio bem agradável para uma manhã.

Quem fôr mais apressado fará como eu, escolhendo um rapido que o conduza a Florença, onde tem que se ficar pelo menos dois dias se se quizer ver uma parte, ainda insignificante, das bellezas que encerra aquelle enorme templo da arte.

CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Levanta-se uma campanha na imprensa contra esta companhia por ella ter annuciado ás repartições publicas que elevaria, desde o 1.º de julho, o preço dos bilhetes d'assignatura para 50000 réis.

O preço dos bilhetes para o publico era até hoje de 40000 réis, tendo os empregados das repartições, camara, etc. o abatimento de 25 % a exemplo do que foi estabelecido em 1885 para os empregados da Companhia Real dos caminhos de ferro.

Se hoje passam de 30 a 50000 réis, a differença de 66 por cento é consideravel e dá razão da celeuma que se levanta.

Mas o que os collegas não dizem é se a Companhia

está, como crêmos, no direito de elevar esses e outros preços — e cremos que o fará —. Depende isso do contracto que a camara lhe concedeu e contra o qual tanto temos escripto sempre aqui.

Ora é notavel que esse contracto, approvedo pelo governo, constituindo lei do paiz, e lei tão importante que impõe regras extraordinarias sobre a viação publica *em toda a capital e seus suburbios*, nunca apparecesse no *Diario*, e ninguém, a não ser as duas partes contratantes, saiba o que d'elle consta.

Este facto faz naturalmente suppôr as lepras que cobrem esse monstro, filho da benemerita camara — taes são ellas que o horrivel parto nunca se arriscou a sahir dos archivos da mãe.

Sem conhecimento do contracto não se deve discutir, porque é perder tempo e espaço pedir providencias ao governo contra disposições por elle já approvedas em um documento que obriga o publico a soffrer os tratos que a companhia lhe quizer dar.

A metallurgia e os caminhos de ferro

O Ministerio das Obras Publicas de França fez á imprensa franceza uma communicação importante a respeito da crise que neste momento atravessa a industria metallurgica, cuja situação não podia deixar de attrahir a attenção dos poderes publicos.

Na totalidade da producção industrial da França os fornecimentos das companhias dos caminhos de ferro representam uma parcella muito consideravel. Encontrando-se subitamente na obrigação de fazer face a um desusado acrescimo de trafego, pouco tempo antes da exposição, de balde appellaram para a metallurgia franceza, que só lhes acceitava as encomendas a prazos excessivos. E assim houve necessidade de recorrer ao estrangeiro, privando-se a industria nacional de um movimento que, se houvesse sido bem dirigido, ter-lhe-hia aproveitado grandemente.

Para de algum modo remediar este estado de coisas, o Ministerio das Obras Publicas resolveu confiar a uma commissão especial o cuidado de procurar um methodo, e estabelecer regras geraes a que devam obedecer todas as encomendas de material rolante feitas por conta das companhias. O resultado muito apreciavel do seu estudo será permittir aos poderes publicos que autorizem as encomendas de modo a attenuar em parte a crise industrial, e a evitar as insufficiencias de material durante os periodos de maior actividade, — ao mesmo tempo que estimule os industriaes a melhorarem o seu fabrico, e lhes facilite a lucta com os concorrentes estrangeiros.

Neste sentido, o *Jornal Official* de 16 de maio publicou as instrucções do ministerio das obras publicas a M. Zax, inspector geral de pontes e calçadas, presidente da commissão encarregada de codificar os cadernos de encargos para o fornecimento do material rolante dos caminhos de ferro e de unificar os typos d'esse material.

AUTOMOBILISMO

Recinto para automoveis

Ha ideia de construir no Campo de Marte, em Paris, no local onde está a galeria de machinas, um parque com edificações que se estenderá até o Sena.

O modelo d'estes edificios será unico, com arcadas que formarão uma galeria italiana.

O parque, traçado á franceza, terá, além d'um lago de 280 metros de comprimento por 70 de largo, uma pista em ellipse para cyclistas e automobilistas, ruas para cavalheiros, restaurantes, theatro, etc.

Por cá, numa charneca como o passeio d'Algés, põe-se um grande letreiro, «Vedado aos cyclistas».

Segundo dizem de Vienna, estão sendo construidos automoveis proprios para o rapido transporte de tropas em campanha, substituindo assim os caminhos de ferro. As experiencias serão feitas em breve.

A applicação dos automoveis no serviço de incendios tem sido objecto de experiencias em diversos paizes. Em Hanovre, já se adquiriu um serviço de extincção completa, com tres automoveis, destinado aos bombeiros da cidade.

Em Berlim fundou-se uma sociedade internacional de automobilismo, que tem por fim obter a redução dos preços actuaes dos automoveis, limitando quanto possivel os lucros dos intermediarios.

Nesta sociedade agruparam-se já os representantes das casas Panhard e Levassor, de Dion-Bouton, da companhia de motores e automoveis Cadell, e da companhia d'Aix-la-Chapelle.

M. Kruger, membro da União automovel de Berlim, realizou ha pouco o trajecto de Berlim a Hamburgo em condições muito difficeis. A partida em automovel fez-se ao despontar do sol, a um signal do presidente da União. Mas não tardou que a neve, cobrindo o solo em camada de 30 centimetros de espessura, comesasse a embaraçar a marcha. Por cinco vezes foi necessario a M. Kruger servir-se da picareta para abrir caminho. Quando chegou a Hamburgo, tinha gasto treze horas de viagem, mas sem que a machina deixasse de funcionar um momento, triumphando de todas as difficuldades, apesar dos seus 400 kilos de peso.

A inspecção do serviço de tropas de Berlim encomendou tres automoveis de grande novidade, para experiencias militares.

Um d'esses carros transportará dois canhões Maxim, e será perfeitamente blindado; um outro com dois logares á frente e quatro logares atraz, como um break, tendo ao meio d'estes quatro logares uma pequena mesa sobre a qual poderá ser desenrolado um mappa; finalmente, um terceiro, destinado a ser utilizado nos exercicios dos polygonos, para se constatar rapidamente o effeito do tiro.

No parlamento italiano, o deputado M. Maidrand commendou a adopção de automoveis nos serviços postaes, propondo que se dessem subsidios de transporte por esse meio em todos os pontos afastados das linhas ferreas.

Numero extraordinario

Não faremos surpresa aos nossos assignantes. Desde já os prevenimos de que talvez antes do proximo numero lhes enviaremos um numero extraordinario, edição de luxo.

A exemplo do que praticam os grandes jornaes technicos allemães, desejamos dar a monographia das grandes fabricas de material de caminhos de ferro, mas

a publicação d'estes artigos em capitulos intervallados perde o interesse e o valôr.

Além de que, sendo essas monographias longas e profusamente illustradas, tiram muito espaço, de que não podemos prescindir para as outras secções do jornal.

Por isso resolvemos reunir num só numero especial tudo que diga respeito a cada fabrica, começando pela importantissima casa de Berlim, Arthur Koppel, conhecida em todo o mundo, e não pouco entre nós pelos numerosos fornecimentos que tem feito em Portugal e suas colonias.

O numero extraordinario constará de 24 paginas em excellente papel *couché* especialmente fabricado para nós, contendo 76 finissimas gravuras, capa tambem em papel *couché*, illustrada.

O nosso natural desejo seria, não ha duvida, começar esta série de monographias pelas fabricas portuguezas, embora não fossem propriamente da especialidade de caminhos de ferro.

Mas o espirito retrahido a toda a publicidade que predomina entre nós constitue uma grande difficuldade sempre que se trata de trabalhos d'esta ordem.

Veremos se com o exemplo estrangeiro se resolvem essas reluctancias.

PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Compagnie Royale des Chemins de fer
Portugais

Comité de Paris

Convocation des obligataires

M. M. les obligataires de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 1.^{er} juillet 1901, à 4 heures de relevée, au Grand-Hôtel, Boulevard des Capucines, à Paris:

Ordre du jour:

Présentation du rapport du Comité de Paris;
Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins vingt-cinq obligations privilégiées de premier rang, ont le droit de faire partie de l'assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes:

En Portugal:

Aux caisses de la Compagnie, à Lisbonne.

Aux caisses des établissements suivants:

Banco de Portugal, Banco Lisboa e Açores, Banco Commercial de Lisboa, Banco Alliança, Banco Commercial do Porto, Crédit Franco Portugais, et Monte-Pio Geral;

En France:

Aux caisses du Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants:

Banque Internationale de Paris, Banque de Paris et des Pays Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel & Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts, de comptes courants et de Crédit Industriel.

A Londres:

Aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie and C.^o.

En Allemagne:

Aux caisses de la Bank für Handel und Industrie à Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique:

Aux caisses de la Banque Liégeoise et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 18 Mai 1901.

Le Comité de Paris

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1901.

Sobre a base 6.^a do projectado novo contracto entre o Governo e o Banco de Portugal, representou ultimamente o Centro Commercial do Porto contra a suppressão das notas de 1\$000 e 2\$500 réis. Entende aquella corporação, que este typo de notas, sacrificado pela referida base, é de conveniencia que continue circulando para commodidade do publico e para substituição, nas transacções, das antigas moedas de ouro de 2\$000 réis e 5\$000

Convém notar que uma das coisas que o Governo teve em vista com a prescripção de todo o typo fiduciario inferior ao valor de 5\$000 réis, foi restringir, limitar o mais possivel o campo das tentativas de falsificações. E são justamente as notas de pequeno valor aquellas que mais se falsificam, por isso que mais se diffundem.

As notas de typo alto, circulando em meio mais restricto, mais depressa se denunciam quando viciadas. As outras não é tanto assim; entram mais nas algibeiras do povo rural e o sedimento que de lá trazem occulta mais facilmente os caracteristicos da burla.

Que o Centro representasse unicamente contra a suppressão do typo de 2\$500 réis, parecia-nos isto mais razoavel e, por ventura de mais facil deferimento. A nota de vinte e cinco tostões não deveria ser abolida enquanto o nosso meio circulante continuasse como presentemente está. Quatro moedas de 500 réis pouco pesam, e cinco teriam o troco em uma d'essas notas; mas trazer eu em prata, no bolso, oito meias corôas, isto é, cem grammas, fóra o cobre e o nikel, por isso que não ha papel com que se me troque aquella prata, é obrigar-me a um incommodo com que só o meu alfaiate póde lucrar.

Vão-se, muito embora, as notas de 500 e de 1\$000 réis. Creadas e emittidas para facilidade de trocos, no periodo agudo da crise de 91, a sua existencia tornava-se já inconveniente, desde que o publico se habituou ao papel, por isso que facilitava a retracção da prata. Hoje, porém, que o publico, mais pratico, não dá a este metal preferencia alguma sobre o papel, que se acabe, uma vez por todas, com esse typo de notas divisionarias. Lucra a hygiene, como é obvio, e lucra a moralidade pela restricção das falsificações.

*

A procura das inscripções rareou, d'esta feita, na nossa bolsa. Foi uma quinzena de movimento bastante restricto, não obstante a abundancia de papel á offerta. As transacções effectuadas regulam a 37,50. Quanto aos demais papeis do Estado, apenas temos que registrar algum movimento em obrigações 4% 1888 que oscillaram entre 53\$700 e 53\$500.

Agora, em acções bancarias notaremos primeiro as do Banco de Portugal com algumas transacções entre 143\$900 e 143\$800, não faltando papel á offerta. Veem depois as do Ultramarino que parece, como era de justiça, irem emfim caminhando, livres de manejos especulativos, para a cotação que lhes marcam os recursos do banco. Este papel que, no principio da quinzena, fechou a 120\$500, foi gradual e diariamente subindo, fechando agora a 125\$800 com tendencia para alta.

Do Banco Commercial de Lisboa tambem temos a registrar uma regular procura, subindo os preços a 132\$000.

As acções do Banco Lisboa & Açores é que tiveram, d'esta vez, menos pretendentes, regulando por 122\$000 a cotação das operações que se effectuaram.

As acções dos Tabacos, coupon, foram, naturalmente bastante procuradas, acompanhando por esta forma, a alta que a especulação lhes imprimiu na bolsa de Paris. Subiram de 128\$000 a 133\$000.

As obrigações do Credito Predial acompanharam, d'esta vez, as inscripções na carencia de vendas realizadas.

As prediaes de 6%, assentamento, baixaram, começando a 95\$150 em 17, foram oscillando, cahindo agora para 94\$900.

As de 5%, assentamento, tiveram mais procura, mantendo a anterior cotação de 92\$000.

Adeante, em mappa especial, publicamos o movimento completo das operações effectuadas na quinzena, sobre todos os papeis de credito cotados na nossa bolsa.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | | |
|---------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|---------|
| Londres 90 d/v .. | 38 | 37 ¹⁵ / ₁₆ | Desconto no Banco de Portugal..... | 5 1/2 % |
| " cheque. . | 37 ³ / ₄ | 37 ⁵ / ₈ | No mercado..... | 6 % |
| Paris 90 d/v..... | 755 | 756 | Agio Buenos Ayres..... | 12 1/8 |
| " cheque. | 759 | 761 | Cambio do Brazil. | — |
| Berlim 90 d/v..... | 307 | 308 | Premio da libra... | 1\$850 |
| " cheque. | 312 | 313 | a | — |
| Francfort 90 d/v .. | 307 ¹ / ₂ | 308 ¹ / ₂ | | |
| " cheque.. | 312 ¹ / ₂ | 313 ¹ / ₂ | | |
| Madrid cheque ... | 920 | 930 | | 1\$900 |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| | | MAIO | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| BOLSAS | | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
| Lisboa: Inscriptões de assent. | | — | 38,80 | 38,80 | 38,73 | 38,70 | 38,70 | 37,50 | — | 38,65 | 38,50 | 38,50 | 37,50 | 38,60 | 38,60 |
| » coupon | | — | 38,75 | 38,75 | 38,70 | 38,70 | 38,70 | 37,55 | — | — | 38,55 | 38,55 | — | 38,60 | 38,55 |
| Obrig. 4 0/0 1888 | | — | 19 900 | 19.900 | 19.900 | — | — | 19.900 | 19 900 | — | 19.900 | — | — | 19.900 | — |
| » 4 0/0 1890 assent.... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » 4 0/0 1890 coupon... | | — | — | — | 47.100 | — | 46.800 | 46.800 | — | — | 46.800 | 46.800 | — | 46.800 | — |
| » 4 1/2 0/0 assent..... | | — | 53.700 | 53.700 | 54.000 | — | — | — | — | — | — | — | 53.600 | — | — |
| » 4 1/2 0/0 coup. int... | | — | 53.600 | — | 53.000 | — | 53.600 | 53.600 | 53.600 | — | 53.500 | 53.500 | 53.800 | 53.800 | — |
| » 4 1/2 0/0 externo..... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Tabacos coupon ... | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Acções B. de Portugal..... | | — | 143.900 | — | 143.900 | 143.500 | — | 143.700 | 143.800 | — | — | — | 144 000 | 144.000 | — |
| » » Commercial | | — | — | — | — | 130 000 | — | 130.000 | — | — | — | — | — | 130.100 | — |
| » » N. Ultramarino.. | | — | — | 122.000 | 122.000 | 124 000 | 124.000 | — | 125.000 | 126.200 | — | — | 125.800 | 126.300 | 126.200 |
| » » Lisboa & Açores | | — | — | — | — | — | — | — | 122.000 | — | — | — | 122.000 | — | — |
| » Tabacos coupon ... | | — | — | — | — | 127.500 | — | — | 130.300 | 136.000 | 173.000 | 133.000 | — | 132.500 | 132.400 |
| » Comp. ^a Phosphoros. | | — | — | 76.000 | 76.000 | — | — | — | — | — | 75.800 | — | — | — | 76.000 |
| » Real..... | | — | — | 17.550 | — | — | — | — | 17 500 | 17.500 | — | — | — | — | — |
| Obrig. prediaes 6 % | | — | 95.150 | — | — | — | 94.900 | — | — | 94.100 | — | — | 94.900 | — | — |
| » » 5 % | | — | 91.500 | — | — | — | 92.150 | 92.000 | — | 92 000 | — | 92.000 | 92.250 | — | 92.100 |
| » Comp. ^a Phosphoros. | | — | 91.900 | 92.100 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » C. ^a Real 3 % 1.º grau | | — | — | 84.800 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » » 3 % 2.º grau | | — | — | — | — | 21.950 | 22.000 | 22.000 | 21.900 | — | 21.950 | 21.850 | 21.850 | 21.850 | 21.850 |
| » C. ^a Nacional..... | | — | — | — | — | 51.500 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Atravez Africa..... | | — | — | — | 83.000 | 82 900 | 82.800 | 82.800 | 82.800 | — | — | 83.000 | 83.000 | — | 82.500 |
| Paris: 3 % portuguez | | — | 25,30 | 25,37 | 25,27 | 25,60 | 25,52 | 25,75 | 25,70 | 25,77 | — | 25,60 | 25,55 | 25,45 | — |
| Acções Comp. ^a Real..... | | — | — | — | — | — | — | 69 | — | 67,50 | — | — | 67 | 67,75 | — |
| » Madrid Caceres..... | | — | — | — | — | 35,50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| » Norte de Hespanha. | | — | 195 | 194 | 194,50 | 193,50 | 193 | 193 | 194,50 | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid Zaragoza.. | | — | 276 | 276 | 276 | 276 | 276 | 274 | 273,50 | — | — | — | — | — | — |
| » Andaluzes..... | | — | 271 | 271 | — | 271 | 270 | 270 | 267 | — | — | — | — | — | — |
| Obrig. Comp. ^a Real 1.º grau. | | — | 330 | 330 | — | — | — | 330 | 333 | 330 | — | 329,50 | 330 | — | — |
| » » 2.º grau. | | — | 86 | — | — | 85 | — | 84 | 84,50 | — | — | — | 83,50 | 84,50 | — |
| » C. ^a Beira Alta..... | | — | 76,50 | — | — | 76,50 | 76,50 | 76 | 76 | — | — | — | — | — | — |
| » Madrid Caceres | | — | 83,25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 83 | 83,25 | — |
| » N. Hesp. (1. ^a hyp.).. | | — | 297 | — | 293 | 293 | — | — | 292 | — | — | — | — | — | — |
| Londres: 3 / portuguez | | 25,25 | 25,12 | — | 25,25 | 25,37 | 25,43 | 25,37 | 25,37 | — | — | 25,43 | 25,43 | 25,31 | — |
| 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 | — |
| Amsterdam: Atravez Africa... | | 63 | 63 | 62,50 | 62,81 | 62,81 | 62,81 | 62,81 | 62,81 | 62,81 | 62,81 | 61,25 | 61,25 | 62,38 | — |
| Bruxellas: Atravez Africa | | 62 | 62 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63,25 | 63,25 | 63,25 | 63,25 | 63,25 | 63,25 | 63,25 | — |

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

| Linhas | Periodo de exportação de a | 1901 | | | 1900 | | | Totaes desde 1 de janeiro | | Differença a favor de | |
|---|-------------------------------|----------|------------|---------|----------|------------|---------|---------------------------|----------------|-----------------------|-----------|
| | | Kil. | Totaes | Kilom. | Kil. | Totaes | Kilom. | 1901 | 1900 | 1901 | 1900 |
| | | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis | Réis |
| COMPANHIA REAL Antiga rêde e nova não garantida ... Nova rêde garanti-da | 7 13 Mai | 693 | 77.375.000 | 111.652 | 693 | 70.438.757 | 101.643 | 1.341.775.000 | 1.305.082.312 | 36.692.688 | - |
| | 14 20 » | " | 74.973.000 | 108.186 | " | 70.438.757 | 101.643 | 1.416.748.000 | 1.375.521.000 | 41.227.000 | - |
| | 7 13 Mai | 380 | 8.660.000 | 22.789 | 380 | 8.251.243 | 21.713 | 157.588.000 | 161.021.688 | - | 3.433.688 |
| | 14 20 » | " | 7.546.000 | 19.857 | " | 8.251.243 | 21.713 | 165.134.000 | 169.272.931 | - | 4.138.931 |
| | 23 29 Abr | 488 | 16.627.850 | 34.073 | 488 | 15.401.550 | 31.560 | 305.893.706 | 265.592.381 | 40.301.325 | - |
| | 30 6 Mai | " | 21.061.205 | 43.158 | " | 16.185.630 | 33.167 | 326.954.921 | 281.778.011 | 45.176.910 | - |
| Sul e Sueste | 26 1 Abr | 353 | 23.133.138 | 65.532 | 353 | 17.773.742 | 50.350 | 282.244.102 | 247.221.786 | 35.022.316 | - |
| Minho e Douro..... | 2 8 » | " | 21.791.496 | 61.732 | " | 21.014.528 | 59.531 | 304.035.598 | 268.236.314 | 35.799.284 | - |
| | 9 15 » | " | 22.271.424 | 63.091 | " | 24.711.910 | 70.005 | 326.307.022 | 292.949.024 | 33.357.998 | - |
| | 16 22 » | 253 | 5.476.092 | 21.644 | 253 | 5.284.655 | 20.887 | 96.881.502 | 95.622.236 | 1.259.346 | - |
| Beira Alta | 23 29 » | " | 5.520.875 | 21.821 | " | 5.104.761 | 20.176 | 102.402.457 | 100.726.997 | 1.675.460 | - |
| Nacional—Mirandella e Vizeu..... | 23 29 Abr | 34 | 1.590.695 | 46.785 | 34 | 1.485.932 | 43.703 | 23.701.685 | 23.442.600 | 259.085 | - |
| Guimarães | 30 6 Mai | " | 1.521.800 | 44.758 | " | 1.659.805 | 48.817 | 25.233.485 | 25.102.405 | 121.080 | - |
| Porto á P.e Famalicão | 1 15 Abr | 64 | 4.286.572 | 66.977 | 64 | 3.582.747 | 55.980 | 26.675.435 | 22.740.603 | 3.934.832 | - |
| Norte de Hespanha.. | 29 5 Mai | 3656 Ps. | 1.931.010 | Ps. 528 | 3656 Ps. | 1.886.028 | Ps. 515 | Ps. 32.450.301 | Ps. 31.207.502 | Ps. 1.242.799 | - |
| | 6 11 » | " | 1.920.602 | 525 | " | 1.890.830 | 517 | 34.370.904 | 33.098.332 | - | - |
| Madrid — Zaragoza — Alicante | 30 6 Mai | 3650 | 1.823.792 | 499 | 3650 | 1.824.891 | 499 | 30.387.119 | 30.334.729 | 52.390 | - |
| | 7 13 » | " | 1.887.483 | 517 | " | 1.898.873 | 520 | 32.274.602 | 32.233.603 | 40.999 | - |
| Andaluzes | 23 29 Abr | 1067 | 361.595 | 338 | 1067 | 378.599 | 354 | 6.131.878 | 6.307.818 | - | 175.940 |
| | 30 6 Mai | " | 415.681 | 389 | " | 433.997 | 406 | 6.547.559 | 6.741.815 | - | - |
| Madrid — Cáceres ... | 7 13 Mai | 429 | 96.155 | 224 | 429 | 91.114 | 212 | 1.345.127 | 1.304.289 | 40.838 | - |
| | 7 13 Mai | 180 | 27.786 | 154 | 180 | 28.597 | 158 | 551.494 | 665.845 | - | 114.351 |
| Zafra a Huelva | 14 20 » | " | 23.695 | 131 | " | 27.593 | 153 | 525.189 | 693.437 | - | 118.248 |

A viação em Bragança

O distincto jurisconsulto sr. Trindade Coelho encetou ha tempos varias publicações tendentes a levantar o districto de Bragança do abatimento em que tem vivido, já ensinando aos seus povos bellos principios de economia e administração publica, já mostrando ao governo e ao paiz as necessidades d'aquelle districto, um dos maiores do paiz, em verdade tão carecente de melhoramentos, de beneficios com que todos os demais teem sido dotados.

O intelligente magistrado faz, nesses trabalhos a mais sympathica propaganda, diffundindo a provincia de que é oriundo e fal-o de uma forma tão palpavel, tão energica que dá bem a medida da rigidez de character que o sangue transmontano que lhe gira nas veias origina.

O ultimo numero duma dessas publicações o «Boletim parlamentar do districto de Bragança» traz a exposição do estado da viação naquelle districto, desenrolando um triste sudario em que se prova á evidencia o estado de abandono a que tem sido votado aquelle districto.

O resumo do estado de viação geral do districto é o seguinte:

Extensões construidas e em exploração, de diversas estradas: 299 kilometros.—Extensões em construcção, em diversas estradas 33 kilometros.—Extensões só estudadas, 167 kilometros.—Extensões ainda não estudadas, 20 kilometros!—E querem saber a extensão total das diferentes estradas reaes e respectivos ramaes, que teem sido decretadas para o districto de Bragança?! Eil-a aqui: 521 kilometros.—Comparem, e não se esqueça o povo do que deve aos seus chefes, aos seus mandões e aos seus influentes! Ah! está o que lhes deve!

Vamos agora ás estradas chamadas districtaes ou de 2.^a ordem. Depois iremos ás municipaes, para ficar completo este lindo caixilho, e emoldurar nelle os figurões e figurelhos que zombam do povo! Vamos a isso.

Das estradas districtaes não faz o sr. Trindade Coelho o resumo que daria identicos resultados, mas das municipaes conclue que a situação é:

Estradas, ou antes pequenos troços de estrada, construidos nos diferentes concelhos, 88 kilometros.—Em construcção 3 kilometros. Total construido e em construcção, 92 kilometros. Para 1.078 kilometros, que é a extensão das estradas projectadas, a differença é de 984 kilometros. Quasi mil kilometros! Ah! teem! Corae de vergonha, judeus!

TRACÇÃO ELECTRICA

A Sociedade geral de Tremvias electricos em Hespanha, que tem o seu domicilio social em Bruxellas e dispõe de um capital de 30 milhões de francos, representado por 200.000 acções e 20.000 obrigações, adquiriu o caminho de ferro de Sarriá a Barcelona, e as linhas de Este, de Leganés, de Estações e Mercados, e Norte, em Madrid.

A linha do Norte foi beneficiada de 5 por cento do seu capital, e é a unica que ainda não tem a tracção modificada. A de Leganés já está modificada em parte.

A rede de Este comprehende 5 kilometros e meio, e tem já um augmento comparativo de passageiros de 25 por cento.

A rede de Estações e Mercados tem 9 kilometros e meio, cruzando já na Puerta del Sol.

Os 205 carros de que a companhia dispõe realizaram no anno findo um percurso total de 4.348.594 kilometros, produzindo uma receita bruta de 3.478.938 pe-

setas. Só a rede do Norte produziu 771.593 pesetas.

A linha Sarriá-Barcelona deu um dividendo de 8,50 pesetas por acção, tendo tido em 1900 um saldo disponivel de 642.197 francos.

*

A companhia *des Petites Voitures* que tão grande entusiasmo chegou a despertar aos seus accionistas, resolveu pôr de parte os sonhos doirados com que se fundou.

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

Emquanto duraram as experiencias, a companhia perdeu 1.500 francos por dia.

Resultado do preço do aluguer ser carissimo, 8 francos por hora, o que as fazia estar sempre paradas á espera de freguez... que não vinha.

Tracção electrica no Porto.—Começou no dia 23 de maio o serviço directo de carros americanos de tracção electrica desde o Bairro da Boavista a Campanhã.

LINHAS PORTUGUEZAS

Iluminação dos comboios.—O conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado resolveu estudar o meio de melhorar a iluminação dos comboios adoptando o gaz-mixto ou a electricidade.

Louvavel iniciativa.

Realmente é para lastimar que o nosso paiz e a vizinha Hespanha sejam, neste sentido, os mais atrasados da Europa.

Nem sabemos como a Companhia Real, que tantos melhoramentos tem introduzido na sua exploração, não tomou até hoje esta deliberação, mantendo a velha iluminação a azeite que, além de ser má, lhe faz perder em Campolide alguns minutos a todos os trens que atravessam o tunnel do Rocio.

Já no congresso de Londres, quando os delegados da Italia disseram que *alguns* dos seus trens eram ainda illuminados a azeite, houve uns sons de admiração por parte de inglezes e americanos que fizeram com que os delegados peninsulares se conservassem muito caladinhos para não augmentarem a chacota.

Novo material.—A rede do Sul e Sueste vae ter novas carruagens construidas nas officinas do Barreiro, com *water-closet* e lavatorio, tanto as de 1.^a como as de 2.^a classe.

E' um typo novo e portanto mais um elemento para a desuniformidade do material que uma commissão está encarregada de promover.

Pias a Moura.—O conselho da rede do Estado está tratando de estudar o meio de construir esta linha, de tanta utilidade para uma parte do nosso Alemtejo.

Caminho de ferro de Guimarães.—A partir do dia 3 de junho devem effectuar-se nesta linha ferrea, nos dias uteis, os comboios de verão n.^{os} 32 e 33, em ligação com o comboio que chega ao Porto ás 9,35 da manhã e com o que parte do Porto ás 4 horas da tarde.

Interesses da Figueira.—Os exportadores de vinhos da Figueira representaram ás camaras pedindo que lhes fosse concedido um *bonus* de 50 por cento, no transporte nos caminhos de ferro, dos vinhos destinados á exportação para Lisboa e Porto, enquanto aquella barra e porto não forem melhorados de forma a permitirem que façam directamente toda a sua exportação.

Barreiro a Cacilhas. — Informa o *Diario de Noticias* que vão começar brevemente, e com grande actividade, os trabalhos de construcção do primeiro lanço do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas, já approvado, como se sabe, pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Valle do Vouga. — Foi assignado um alvará permitindo que o sr. Frederico Pereira Palha, ou qualquer companhia que elle organize, construa e explore, durante 99 annos, o caminho de ferro do Valle do Vouga, de via reduzida em leito proprio e com tracção a vapor.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A provincia de Jaén terá brevemente um caminho de ferro de cabo aereo para o transporte de mineraes de ferro, desde a zona mineira que circunda a capital até a estação da mesma, podendo transportar 500 toneladas por dia. A extensão d'esta linha será de 10 kilometros.

*

Um outro caminho de ferro para serviço de minas, podendo tambem aproveitar a passageiros, vae ser estabelecido de Irun, por Mugaire, a Elizondo.

Duas poderosas casas constructoras, uma nacional, outra estrangeira, disputam esta importante empreitada, destinada a transformar por completo as condições economicas, industriaes e mercantis d'aquelle rico e bello districto.

*

Foram submettidas á administração provincial de Burgos as bases para a realização em Bilbao de uma grande assembléa em que se trate de estabelecer as medidas conducentes á realização do caminho de ferro de Madrid ao Cantábrico.

*

Foi adjudicada provisoriamente a D. Fernando Lopez de Rivedeneyra, por 1.700.000 pesetas, a concessão do caminho de ferro de Madrid a Arganda.

Apresentou-se um outro concorrente, que só offereceu 1.471.554 pesetas.

*

Chegaram já ao porto de Santander duas remessas de vagons que haviam sido encommendados a uma casa dos Estados-Unidos pela companhia dos caminhos de ferro do Norte. São de excellente fabrico.

*

Começaram ha poucos dias os trabalhos para a prolongação do caminho de ferro Cantábrico, desde Cabezón de la Sal até Posada.

França

Estão publicados no *Jornal Official* as contas provisórias das receitas de exploração dos caminhos de ferro francezes de interesse geral durante os annos de 1899 e 1900.

Em 31 de dezembro de 1900 a extensão total explorada da rede de interesse geral, comprehendendo as seis grandes companhias particulares, a rede do Estado e as linhas de Cintura de Paris, era de 36.980 kilometros, apenas mais 215 kilometros que no anno anterior. A extensão média explorada era de 36.713 kilometros, mais 337 que em 1899.

As receitas totaes elevaram-se a 1.491 milhões e 70.619 francos, mais 94 milhões 83.285 francos que em 1899.

As receitas das companhias secundarias augmentaram apenas, no anno da exposição, 202.751 francos sobre as do anno anterior. Verdade seja que, de todas as pequenas companhias, só a dos caminhos de ferro departamentaes augmentou a sua rede. Em 1899 explorava 287 kilometros; em 1900 explorou 310.

Foi inaugurado no dia 1 de maio o bufete da nova estação do caminho de ferro de Paris-Lyão-Mediterraneo, em Paris.

As decorações das salas são deveras artisticas pelas ricas telas que apresentam.

Allemanha

Um novo serviço ferro-viario denominado «Relampago», destinado a uso do exercito, e que vae de Berlim a Zossen, acaba de ser posto á disposição do ministro da guerra na Allemanha. Calcula-se obter uma velocidade de 200 a 258 kilometros por hora, fazendo-se uso de carros electricos.

Prussia

A *Zeitung des Vereins* diz que numa circular dirigida ás direcções dos caminhos de ferro do Estado, o ministro das obras publicas da Prussia avisa que, sendo o encerramento ao publico dos caes de embarque de passageiros uma medida realizada na maior parte das grandes linhas, o emprego de carros de intercirculação nos comboios de passageiros já não apresenta a mesma importancia de outr'ora. O ministro tenciona tambem não deixar construir, até nova ordem, senão carruagens de compartimentos separados, exceptuando o material dos comboios de intercirculação designado pela letra D. Nas propostas para futuro material deve-se considerar bem isto, e cada administração tomar as suas disposições para ir empregando as carruagens de intercommunição nas linhas secundarias, com o material d'este typo existente nas linhas principaes.

Baviera

Nos circulos industriaes da Baviera fazem-se grandes projectos para pôr Munich em communicacão directa com Genova, por Milão.

Primeiramente pensou-se em ligar Munich a Innsbruck, ponto de partida da linha do Brenner, por Garmisch-Partenkirchen. Mas o Brenner está já muito obstruido, e a linha foi construida numa epoca em que a sciencia dos engenheiros estava longe de attingir a perfeição de hoje.

Pensou-se depois em estabelecer uma linha por Fern-Pass, entre Lermoos e Landeck até o Vintschgau; um tunnel que atravessasse o Ortler conduziria a projectada linha até Bormio ou Tirano. Mas esta linha teria de prolongar-se em regiões muito accidentadas e importaria enormes despesas.

O governo de Munich ouve todas as reclamações, recebe todos os planos, mas conserva-se numa attitude espectante, parecendo não se atrevêr, por enquanto, a arrostar com os encargos d'esse grande melhoramento.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA

Relatorio apresentado pelo conselho de administração á assembléa geral ordinaria

Reunida em Liaboa em 30 de abril de 1901

SENHORES,

Haveis sido convocados para assembléa geral ordinaria, em conformidade com os artigos 43 e 49 dos estatutos, para ouvirdes a exposição da situação da Companhia em 31 de dezembro de 1900 e para apreciar o Balanço e as Contas do exercicio, assim como sobre as resoluções inscriptas na ordem do dia.

Os resultados de 1900 são muito sensivelmente superiores aos de 1899.

Temos a satisfacção de verificar que, desde tres annos, o augmento das receitas é constante.

O exercicio de 1900 beneficiou, é verdade, de receitas sobre passageiros excepcionaes, em virtude da Exposição Universal de Paris, mas devemos tambem notar os augmentos importantes nos productos de mercadorias.

O excesso das receitas sobre as despesas attingiu a importancia de réis..... 172.711\$231

No ultimo anno não se elevou senão a..... 157.354\$279

Ou um augmento de..... 15.356\$952

A perda no cambio representa 41 %, importancia sensivelmente igual á de 1899 que foi de 43 %.

Em consequencia de laboriosas negociações, estamos prestes a estabelecer, de accordo com as seis outras companhias que constituem a linha directa de Paris a Lisboa, tarifas combinadas que permittam a venda aos passageiros de bilhetes directos simples e de ida e volta, e expedição directa tambem de todas as mercadorias de França para Portugal e vice-versa.

D'esta combinação que, além das consideraveis reduções de preços que representa, supprime as difficuldades de transito pela Hespanha, esperamos um notavel augmento de trafego.

Emfim, no decorrer do exercicio, estabelecemos com a Companhia Real e as companhias hespanholas vizinhas da nossa, graças ás boas relações que continuamos a manter com cada uma d'ellas, um accordo sobre a divisão do trafego que assegura a passagem pela nossa linha da corrente de mercadorias que lhe pertencem legitimamente.

Receitas

| | |
|--|--------------|
| As receitas brutas, deduzindo os reembolsos e impostos elevam-se a réis..... | 372:433\$058 |
| Ou seja por kilometro e por anno 1:472\$067 réis | |
| As de 1899 limitaram-se a réis..... | 333:133\$932 |
| Ou um augmento de réis. | 39:299\$126 |
| Os augmentos em 1900 divem-se como segue: | |
| Passageiros..... | 20:053\$832 |
| Grande velocidade.. | 3:528\$239 |
| Pequena .. | 4:693\$033 |
| Receitas fóra do trefego..... | 2:024\$022 |
| | 39:299\$126 |

Ainda que o grande augmento sobre passageiros provenha da Exposição uma parte, no emtanto, é devida ao trafego interno.

Grande velocidade.—Deve-se principalmente o augmento ás bagagens (passageiros para a Exposição) e ás receitas diversas.

Na pequena velocidade vemos que os transportes de todas as mercadorias estão em augmento, menos o sal de que se fizeram em 1899, transportes excepçionaes, e os cereaes cuja colheita foi por assim dizer nulla na Beira.

O augmento nas receitas fóra do trafego provém do aluguer de material.

Despesas

| | |
|--|--------------|
| As despesas elevaram-se a réis..... | 199.821\$827 |
| ou seja por kilometro e por anno 789\$411 réis | |
| As de 1899 não passaram de. | 175.779\$653 |
| ou seja a differença de..... | 23.942\$174 |
| Este augmento notavel provém principalmente : | |
| Da Direcção por..... | 4.350\$614 |
| Do Movimento por..... | 1.827\$774 |
| Da Tracção por..... | 7.665\$883 |
| Da Via por..... | 8.486\$136 |

O augmento no capitulo da Direcção teve por principal causa a subida de impostos.

Os augmentos no Movimento e na Tracção justificam-se pelo augmento do pessoal necessario para um serviço interno durante muitos mezes, e pelo numero de comboios que exigia o transporte em condições satisfactorias, de passageiros para ou da Exposição.

E' assim que o numero de kilometros trens que não foi em 1899 senão de..... 386.606
atingiu em 1900..... 423.731
ou um augmento de 10 p. c.

E' preciso, em segundo lugar, ter em attenção o augmento ao preço do carvão que, em 1900, excedeu em 4,75 frs., o preço médio de 1899.

O augmento no serviço da Via deve-se, principalmente ao revestimento de trincheiras e á reparação de obras de arte que tinham soffrido com a excepçional abundancia de chuvas no inverno de 1899-1900.

Excedente das receitas sobre as despesas

| | |
|--|--------------|
| O excesso das receitas sobre as despesas foi de réis..... | 172.711\$229 |
| ou seja em relação ao exercicio anterior um augmento de..... | 15.356\$952 |
| O saldo disponivel em 31 de dezembro de 1899 eleva-se a..... | 60.923\$120 |
| O saldo das contas de exploração em 1900 foi de..... | 172.711\$229 |
| O saldo das sommas disponiveis atingiram a réis..... | 233.634\$349 |
| que foram assim empregados : | |
| Os obrigacionistas receberam : | |
| Em 30 de junho de 1900 uma primeira prestação de 1,50 frs. sobre o coupon N.º 21 ou seja, réis..... | 32.701\$590 |
| Em 31 de dezembro de 1900 uma 2.ª prestação de 2,50 frs. sobre o dito coupon N.º 21 ou seja, réis..... | 54.502\$650 |
| Foi além d'isso destinado : | |
| Para imposto de sello e despesas relativas aos pagamentos de coupons, réis..... | 10.256\$951 |
| Para premio annual attribuido á conta «Fundos de seguro», réis..... | 317\$700 |
| Para despesas de novas installações imputadas á conta de «Primeiros es- | |

| | |
|---|-------------|
| tabelecimento», réis..... | 1.648\$930 |
| Para perda de cambio nas remessas de fundos de Lisboa para Paris : | |
| Pagamento de coupons, réis..... | 40.218\$140 |
| Idem de despesas pagaveis em Paris | 19.580\$719 |
| | 59.798\$859 |
| A deduzir : | |
| Juros sobre depositos de fundos..... | 544\$339 |
| Resta | 59.254\$520 |
| | 83.730\$532 |
| Fica disponivel em 31 de dezembro de 1900, réis..... | 74.952\$009 |
| D'esta somma retiramos, como nos annos anteriores, para reserva de previdencia contra as eventualidades da exploração, réis.... | |
| | 24.300\$000 |
| O restante, réis..... | 50.652\$009 |
| juntar-se-ha ás sommas que os resultados da exploração nos permitirão distribuir aos obrigacionistas em 30 de junho proximo. | |

Conta de primeiro estabelecimento

| | |
|--|-----------------|
| Esta conta eleva-se a réis..... | 11.823:517\$109 |
| ou um augmento de 1.648\$930 que se divide como segue : | |
| Installação de freio automatico em 2 fourgons e 5 vago s cobertos, réis..... | 764\$690 |
| Construcção d'uma cobertura na parte do caes da estação de Pampilhosa, destinada ao serviço de bagagens..... | 108\$700 |
| Construcção de escriptorio destinados aos serviços de Tracção e Armazens | 775\$540 |
| Total igual..... | 1.648\$930 |

Reclamação da Empresa dos trabalhos de construcção

Depois do nosso ultimo relatorio sobreveiu um incidente que atrazou alguma cousa a marcha da avaliação. O engenheiro perito designado pelo governo resignou o seu mandato por motivo de doença.

Foi preciso prevêr á sua substituição e só em fevereiro de 1901 os trabalhos dos tres pontos foi terminado e o tribunal arbitral poude receber o seu deposito official.

Sendo este estudo muito completo e não tendo nenhum ponto obscuro, a avaliação, a arbitragem comptavel não apresentava utilidade alguma, e, por accordo entre as partes, o Tribunal decidiu que não havia logar a recorrer a ella. O periodo de syndicancia tendo sido declarado encerrado, os autos foram remetidos ao advogado da Companhia, depois ao procurador geral da corôa cujo exame terminou já. Das suas mãos os autos passarão, successivamente, para as dos cinco arbitros, cada um dos quaes tem o praso de um mez para examinar o negocio.

Póde se pois considerar como proximo o pronunciamento da sentença.

Conselho de administração.—Propozemos-vos no anno anterior, de não preencher o logar do sr. Barjona de Freitas que razões d'incompatibilidade parlamentar tinham, sómente, determinado afastar-se de nós por um tempo que esperavamos fosse de pequena duração. A morte, desgraçadamente, privou-nos definitivamente dum concurso que era preciso para todos.

Chamados a preencher, nos termos do artigo 26.º dos Estatutos, o logar d'este eminente e chorado collega, provisoriamente, designados para seu successor, salvo a vossa ratificação, o sr. Eduardo Burnay.

Sob as mesmas reservas, dispuzemos, em favor do sr. Jorge de Mello, do cargo de administrador antigamente occupado pelo sr. engenheiro Eduardo Fernando de Serpa Pimentel.

Submettemos estas duas escolhas á vossa approvação.

Pelo renovamento annual tem que sahir os srs. :

Conde de Mendia
Bergaud.
Barão de Bussierre.
Delange.

Os administradores demissionarios são, como sabeis, reelegiveis.

Em cumprimento com o art. 38.º dos Estatutos tereis que nomear os membros effectivos e supplentes do Conselho Fiscal para o exercicio de 1901.

Quando tiverdes ouvido o parecer do Conselho Fiscal sobre o Balanço e Contas do exercicio de 1900, submetteremos á vossa approvação as resoluções inscriptas na ordem do dia.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de ferro do Estado

Linhas do Sul e Sueste

Festas do Corpo de Deus e Sacramento na cidade de Beja nos dias 6 a 9 de junho de 1901

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das estações abaixo indicadas para a de Beja.

Lisboa e Setubal, 1.^a classe, 3\$560; 2.^a classe, 2\$740; 3.^a classe, 1\$920; Evora, 2\$060; 1\$540; 1\$020; Alcaçovas, 1\$360; 1\$040; 620; Vianna e Villa Nova, 1\$060; 820; 520; Alvito, 720; 520; 370; Cuba, Baleizão e Outeiro, 520; 320; 220; Quintos, 620; 420; 320; Serpa, 720; 520; 370; Pias, 1\$060; 820; 520; Figueirinha, 620; 420; 320; Carregueiro, 1\$060; 820; 520; Casevel e Ourique, 1\$360; 1\$040; 620; Panoias, Garvão e Amoreiras, 1\$760; 1\$240; 720; Poço Barreto (Silves), 3\$660; 2\$840; 2\$020; Faro, 4\$060; 3\$040; 2\$120.

Nestes preços está incluído o imposto de sello.

Estes bilhetes vendem-se para comboios ordinarios nos dias 4 a 9 de junho, e dão direito ao regresso por qualquer comboio até o dia 11 inclusivé do mesmo mez.

Não se concedem meios bilhetes nem se acceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor, e o passageiro terá de pagar a importancia do seu lugar pelo preço da tarifa ordinaria.

Lisboa, 15 de maio de 1901.

Feira annual na villa de Aljustrel, nos dias 12 a 14 de junho de 1901

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das estações abaixo designadas para a de Carregueiro.

Lisboa, 1.^a classe, 5\$800; 2.^a classe, 4\$580; 3.^a classe, 3\$270; Pinhal Novo, 5\$100; 3\$960; 2\$830; Vendas Novas, 3\$900; 3\$030; 2\$170; Montemor, 3\$390; 2\$640; 1\$880; Evora, 3\$710; 2\$880; 2\$050; Extremoz, 5\$190; 4\$030; 2\$870; Alcaçovas, 2\$800; 2\$170; 1\$540; Vianna, 2\$560; 1\$980; 1\$420; Villa Nova, 2\$350; 1\$820; 1\$290; Alvito, 2\$100; 1\$630; 1\$160; Cuba, 1\$740; 1\$360; 950; Beja, 1\$230; 960; 680; Baleizão, 1\$580; 1\$230; 870; Quintos, 1\$810; 1\$400; 1\$000; Serpa, 2\$100; 1\$630; 1\$160; Pias, 2\$500; 1\$930; 1\$380; Outeiro, 700; 550; 410; Casevel, 310; 250; 160; Ourique, 490; 390; 280; Garvão, 940; 710; 520; Amoreiras, 1\$140; 880; 620; Odemira, 1\$650; 1\$280; 900; Messines, 3\$070; 2\$380; 1\$700; Poço Barreto (Silves), 3\$570; 2\$770; 1\$970; Albufeira, 3\$360; 2\$610; 1\$870; Loulé, 3\$860; 3\$000; 2\$140; Faro, 4\$310; 3\$340; 2\$380.

No preço d'estes bilhetes está incluído o imposto de sello.

Estes bilhetes são validos para todos os comboios ordinarios: á ida, desde 8 a 12 de junho, e á volta até 15 do mesmo mez.

Não se concedem meios bilhetes nem se acceitam bagagens para transporte gratuito.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado nullo, e o passageiro terá de pagar a sua importancia pelo preço da tarifa geral.

Lisboa, 15 de maio de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Tarifa especial n.º 15 — Grande velocidade

Bagagens

Transporte de bicyclos

A tarifa especial n.º 15 de grande velocidade é ampliada, desde 20 de maio de 1901, ao trajecto entre Coimbra e Figueira da Foz (via Alfaias) e estações ou apeadeiros intermédios, em determinados comboios que opportunamente serão annunciados, como estipula a condição 1.^a da tarifa a que o preente aviso se refere.

Lisboa, 13 de maio de 1901.

Romaria ao Senhor da Pedra

Domingo 2 de junho de 1901

Por motivo da romaria ao Senhor da Pedra, haverá comboios especiaes de ida e volta entre Porto (Campanhã) e

a passagem de nivel em frente da Ermida do Senhor da Pedra com paragem em Aveiro, Cacia, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmoriz, Espinho e Granja.

Preços de ida e volta de Porto e Gaia, 2.^a classe, 320; 3.^a classe, 160 réis.

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

Lisboa, 28 de maio de 1901.

Verão de 1901

Serviço de banhos e Aguas Thermaes

Bilhetes validos por 2 mezes com faculdade de ampliação de prazo.

Aguas thermaes de S. Pedro do Sul, Cucos, Ponte Nova, Caldas da Rainha, Piedade (Alcobaca), Amieira e Fadagosa.

Praias do Furadouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Mattosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 1 de junho até 15 de outubro de 1901, esta companhia terá á venda bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, validos por 2 mezes, das suas principaes estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a faculdade de detenção em transito, ampliação de prazo, etc.

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

Lisboa, 28 de maio de 1901.

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de carvão

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 5 de junho proximo, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o empilhamento de 10.000 toneladas de carvão de pedra.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 12\$000 réis. Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia do concurso.

O deposito definitivo, a que são obrigados os concorrentes a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 p. c. da importancia total do mesmo.

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

Porto, 21 de maio de 1901

Fornecimento de molas e ferros

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 12 de junho proximo, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico, para o fornecimento de 550 molas e 100 toneladas de ferro de diversos perfis e dimensões.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 190\$000 réis.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

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

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

Porto, 24 de maio de 1901.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º 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.

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

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.

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

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$600 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

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

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

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

ESTORIL Hotel de Paris — Casa de 1.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 inexciveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

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

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

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

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

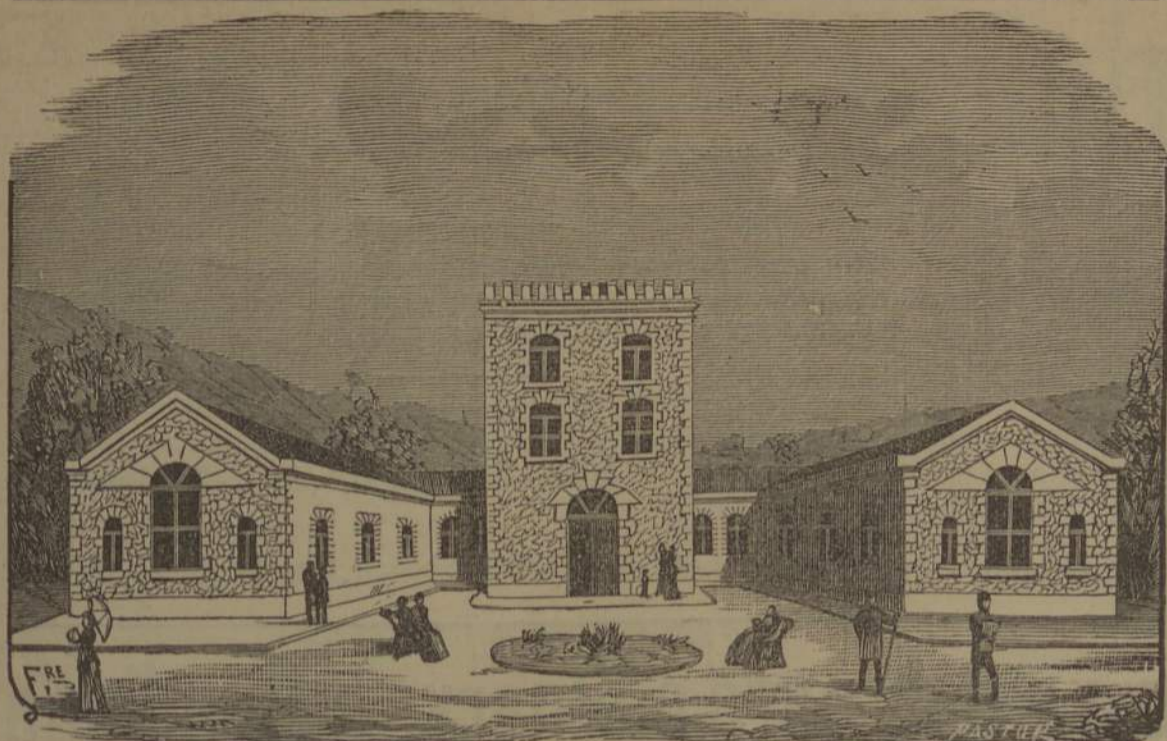
PRAIA D'ANCORA Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA. Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. O da Praia, abre no dia 1 de Julho. Preço de 800 réis para cima. — Proprietaria, Antonia Maria Alves Porto.

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.

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

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

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



CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM

ESTABELECIMENTO THERMAL

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

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

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

Gande Hotel Club—

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

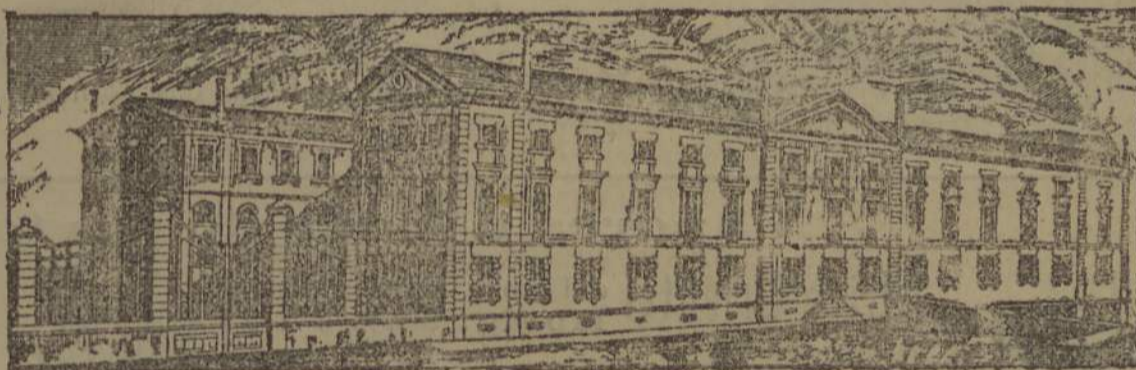
Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, compreendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

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

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

As aguas engarrafadas vendem-se nas phar-
macias e drogarias, e no deposito geral: **Phar-
macia Andrade**, rua do Alecrim, 125.

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



HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de junho de 1901

[illegible]

ROYAL MAIL

Pernambuco, Bahia, Riode Janeiro, Montevideu
e Buenos Ayres

Em 10 de Junho

O paquete **Nile**.

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros

Steam Packet Company
MALA REAL INGLEZA

Nos preços das passagens inclue-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 Capellistas, 31, 1.^o

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

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



SAHIRÁ no dia 10 de Junho 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 e Durban, vapor allemão **Konig**. Sahirá a 15 de junho.

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



Bordeus, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 4 de junho.

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



Cadiz, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Barthélemy**. Sahirá a 4 de junho.

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



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oravia**. Sahirá de 7 a 8 de junho.

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



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 3 de junho.

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



Flessingue e Hamburgo, vapor allemão **Bundesrath**. Sahirá a 6 de junho.

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



Havre e Liverpool, vap. ingl. **Obidense**. Sahirá a 3 de junho.

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



Iquitos, vapor inglez **Huascar**. Sahirá a 14 de junho.

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



Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, Punta Arenas, Coronel e Valparaiso, vapor hespanhol **S. Ignacio de Loyola**. Esperado de 3 a 4 de junho.

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



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a 6 de junho.

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



Maranhão e Parahyba, vap. ingl. **Bourbon**. Esperado a 17 de junho.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31.



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

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



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

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



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

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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 12 de junho.

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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 3 de junho.

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



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Desterro**. Sahirá a 6 de junho.

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



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Pernambuco**. Sahirá a 6 de junho.

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



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Campana**. Sahirá a 16 de junho.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 10 de junho.

Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de junho.

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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orissa**. Sahirá a 5 de junho.

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