

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48—RUA NOVA DA TRINDADE—48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

Paginas

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.....	168 e 169
A VIACÃO EM BRAGANÇA—TRACCÃO ELECTRICA.....	170
LINHAS PORTUGUEZAS—Iluminação dos comboios—Novo material Pias a Moura—Caminhos de ferro de Guimarães—Interesses da Figueira—Barreiro a Cacilhas—Valle do Vouga.....	170
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Allemanha—Prussia—Baviera.....	171
COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES DA BEIRA ALTA—Relatorio do conselho de administração.....	171
AVISOS DE SERVICO—ARREMATACOES—AGENDA DO VIAJANTE.....	173 e 174
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MAIO DE 1901.....	175
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	176



Edim. "Ponta Delgada"

Ponta Delgada — d' 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 possível» que acima dizemos é a devida correção ás exigencias do serviço e das finanças de cada linha que nem sempre permitirão que o material seja igual em todas.

Essa comissão vae trabalhando em sessões espaçadas, e o assumpto, em verdade, com quanto 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 comissão.

Mas olhando, em golpe de vista geral, para toda a rēde 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 rēde propriamente do Estado, no que diz respeito ao sistema tarifario dos dois grupos de linhas que constituem aquella rēde.

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'aplicação 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 accessoriais; 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 elles paridade, não obstante serem ambas da rēde do Estado.

Se compararmos 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 desacordo 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 aplicação e interpretação de todos os preços e condições de transporte numa rēde ferrea.

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

Eis algumas designações das duas tarifas:

M. Douro S. Sueste

Abanões	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 rēde 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 atribuir-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 reforma.

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, mas 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 sucede com outras muitas mercadorias que seria longo enumerar.

Facil seria, pôr de acordo 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 rēde, 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 rēde do Estado e a das compa-
nhias. 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'aquelle applicacão.

As maiores distancias da linha, Campanhã á fronteira de Badajoz, 400 kilometros, um bilhete custa 7\$940 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 rēde 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 dificuldade 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 rôde 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 ÁS FURNAS

No momento em que parece tornar-se realidade a deha 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 propósito lembrar a importancia que têm a cidade e o Valle, de que tanto e tão justamente se ufanam os açorianos e de que tanto deveríamos 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 forma 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 eruditio naturalista francez Mr. Fouqué, apresenta nas suas partes mais baixas uma serie, quasi ininterrupta, de campos viçosissimos, onde com o maior desenvolvimento se cultiva 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 ebullição 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 nível 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 cōres 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 comunicam 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 fendas 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 arvoredo com a pequena planicie a seus pés, onde prados verdejantes circumdam a graciosa casaria da aldeia!... Como o campanario typico das egrejas michelenses 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 lagôa 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 surprehendem, 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 boca 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 ocupado na maior parte por lindos parques, onde se pôdem apreciar excellentes exemplares de vegetaes das diversas regiões do globo, exalçados na sua beleza 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 doenças 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 reunem 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.

PARTES OFICIAL

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 I.^a Divisão da Inspecção Geral dos Telegraphos os projectos e requerimentos em que a Companhia Carris de Ferro do Porto pede para substituir pelo sistema 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, aprovado 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 permitido o transporte de bagagens ou tendo os portadores das machinas bilhete, que não tem 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 mauhã, 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 reune alli milhares de forasteiros de toda a província, 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 CÂMINHOS DE FERRO

3.^a Secção.— Exploração

21.^a Questão.— Iluminação dos comboios

(Continuação)

Do relatorio do engenheiro sr. *Banovitz*, relativa á Austria-Hungria, Roumania, Paizes Baixos e Alemanha, conclui-se que a iluminação a óleo de colza continua a ser muito empregada. Opina-se todavia por que este sistema de iluminação se applique apenas nas linhas secundarias.

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

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 ocuparam d'outros paizes não incluidos no relatorio anterior, notam: que as lampadas, mesmo as de óleo de colza, foram aperfeiçoadas tendo maior poder illuminante; que o petroleo é pouco empregado; que aumenta constantemente a iluminação a gaz, apesar das complicações da canalização; que o gaz ordinario misturado com o gaz acetiléne dá bons resultados, não se empregando este gaz só pelos perigos que ainda não foram removidos.

Refere-se ainda ás iluminações pela electricidade.

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

São as seguintes:

«As companhias de caminhos de ferro teem melhorado a iluminação das carruagens, pelos aperfeiçoamentos dos apparelhos illuminantes a óleo ou a petroleo e pelo aumento do numero de lampadas em cada compartimento;

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

A iluminação electrica, por accumuladores, ou com dynamos fucionando pelo movimento dos eixos, tende a desenvolver-se. E' para desejar que se accentue esta tendência em virtude das vantagens d'este modo de iluminação 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 agrícolas 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. *Bleynie*.

Os relatorios eram naturalmente longos e longa também foi a exposição por envolver de facto muitos assuntos. Assim ha a considerar no transporte, o sistema de agrupamento das cargas em vagons especializados, o agrupamento em acondicionamentos especiais, os acondicionamentos proprios para generos agrícolas, 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 conclusões que seguem:

«a) As installações para a manutenção das mercadorias em cargas incompletas nas grandes estações devem, quanto possível, 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 rôdes, 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 deslocações verticais 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 rede 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 vagons especializados ou em acondicionamentos especiais. Em geral conveem mais os vagons para os agrupamentos das encomendas ou recovagens de pequena velocidade, e os acondicionamentos especiais para as de grande velocidade. Convém tanto aplicar a mesma organização ao trafego permutedo entre duas ou mais rôdes, como convém ao da mesma rede. 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 agrícolas que se destinam aos grandes centros ou mercados não parece (em geral) responder a necessidades imperiosas o emprego d'un tipo determinado fornecido pelas administrações.

Não parece tambem 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 attracção 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 conjunto, 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 pâra vêr-se; a antiga bibliotheca, o palacio ducal, a torre do relogio, 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 aqueles 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 forma 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-

cebendo o dono da casa, com todas as attenções, 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 notariedade, 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 esculturas 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 outro 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 concorrencia 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 locaes.

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

Quem dispuser de tempo, pode tomar o vapor e visitar Burano e Torcello, duas ilhas ao N. E. bem interessantes, e ir em gondola a Murano, passeio bem agradavel 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 templô da arte.

CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Levanta-se uma campanha na imprensa contra esta companhia por ella ter annunciado ás repartições publicas que elevaria, desde o 1.^º de julho, o preço dos bilhetes d'assignatura para 50.000 réis.

O preço dos bilhetes para o publico era até hoje de 40.000 réis, tendo os empregados das repartições, câmara, 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 50.000 réis, a diferença 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 contrato que a camara lhe concedeu e contra o qual tanto temos escripto sempre aqui.

Ora é notável que esse contrato, aprovado 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 ninguem, 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 — taez são elles que o horrivel parto nunca se arriscou a sahir dos archivos da mãe.

Sem conhecimento do contrato não se deve discutir, porque é perder tempo e espaço pedir providencias ao governo contra disposições por elle já aprovadas 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 comunicação 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 encommendas 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 encommendas de material rolante feitas por conta das companhias. O resultado muito apreciavel do seu estudo será permitir aos poderes publicos que autorizem as encommendas 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 fabrício, e lhes facilite a lucta com os concorrentes estrangeiros.

Neste sentido, o *Jornal Official* de 16 de maio publicou as instruccões do ministerio das obras publicas a M. Zax, inspector geral de pontes e calcadas, presidente da commissão encarregada de codificar os c登ernos 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 francesa, terá, além d'un lago de 280 metros de comprimento por 70 de largo, uma pista em ellipse para cyclistas e automobilistas, ruas para cavaleiros, 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 reducção dos preços actuaes dos automoveis, limitando quanto possível 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, começasse a embarazar a marcha. Por cinco vezes foi necessário 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 dificuldades, 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 o ser utilizado nos exercícios dos polygonos, para se constatar rapidamente o efecto do tiro.

*
No parlamento italiano, o deputado M. Maidrand recommendou a adopção de automoveis nos serviços postais, propondo que se dessem subsídios 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 allemaes, desejamos dar a monographia das grandes fabricas de material de caminhos de ferro, mas

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

Além de que, sendo essas monographias longas e profusamente ilustradas, 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 importantíssima 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 colônias.

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

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 dificuldade 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 :

Au 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 contrato 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 tipo 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 prescrição de todo o tipo fiduciário inferior ao valor de 5\$000 réis, foi restringir, limitar o mais possível o campo das tentativas de falsificações. E são justamente as notas de pequeno valor aquellas que mais se falsificam, por isso que mais se difundem.

As notas de tipo alto, circulando em meio mais restrito, 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 oculta mais facilmente os caracteristicos da burla.

Que o Centro representasse unicamente contra a suppressão do tipo de 2\$500 réis, parecia-nos isto mais razoável 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 níquel, 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 pôde lucrar.

Vão-se, muito embora, as notas de 500 e de 1\$000 réis. Criadas e emitidas 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 tipo de notas divisionarias. Lucra a hygiene, como é obvio, e lucra a moralidade pela restrição das falsificações.

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

Agora, em accções 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 em final 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 registar uma regular procura, subindo os preços a 132\$000.

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

As accções 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 inscrições na carencia de vendas realizadas.

As prediaes de 6%, assentamento, baixaram, começando a 95\$150 em 17, foram oscilando, 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 efectuadas 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
» cheque ..	37 3/4	37 5/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	755	756	No mercado.....
» cheque....	759	761	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	307	308	res.....
» cheque....	312	313	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	307 1/2	308 1/2	Premio da libra...
» cheque..	312 1/2	313 1/2	a
Madrid cheque ...	920	930	1\$900

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MAIO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa: Inscrições 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% 1888	-	19.900	19.900	19.900	-	-	19.900	19.900	-	19.900	-	-	19.900	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	-	-	-	47.100	-	46.800	46.800	-	-	46.800	46.800	-	46.800	-
" 4 1/2 % assent.....	-	53.700	53.700	54.000	-	-	-	-	-	-	-	53.600	-	-
" 4 1/2 % coup. int...	-	53.600	-	53.000	-	53.600	53.600	53.600	-	53.500	53.500	53.800	53.800	-
" 4 1/2 % 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. 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. Phosphoros.	-	91.900	92.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	-	84.800	-	-	21.950	22.000	22.000	21.900	-	21.950	21.850	21.850	21.850
" " 3% 2.º grau	-	-	-	-	51.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 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. 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	274	274	273,50	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	-	271	271	-	271	270	270	267	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. 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. 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

Linhos	Periodo de exportação	1901		1900		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes Réis	Kilom.	Kil.	Totaes Réis	Kilom.	1901 Réis	1900 Réis
COMPANHIA REAL	de a								
	7 13 Mai	693	77.375.000	111.652	693	70.438.757	101.643	1.341.775.000	1.305.082.312
Antiga rête e nova não garantida	14 20 "	"	74.973.000	108.186	"	70.438.757	101.643	1.416.748.000	1.375.521.000
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rête garantida	7 13 Mai	380	8.660.000	22.789	380	8.251.243	21.713	157.588.000	161.021.688
	14 20 "	"	7.546.000	19.857	"	8.251.243	21.713	165.134.000	169.272.931
Sul e Sueste	23 29 Abr	488	16.627.850	34.073	488	15.401.550	31.560	305.893.706	265.592.381
	30 6 Mai	"	21.061.205	43.158	"	16.185.630	33.167	326.954.921	281.778.011
Minho e Douro.....	26 1 Abr	353	23.133.138	65.532	353	17.773.742	50.350	282.244.102	247.221.786
	2 8 "	"	21.791.496	61.732	"	21.014.528	59.531	304.035.598	268.236.314
Beira Alta	9 15 "	"	22.271.424	63.091	"	24.711.910	70.005	326.307.022	292.949.024
	16 22 "	253	5.476.092	21.644	253	5.284.655	20.887	96.881.502	95.622.236
Guimarães.....	23 29 Abr	34	1.590.695	46.785	34	1.485.932	43.703	23.701.685	23.442.600
	30 6 Mai	"	1.521.800	44.758	"	1.659.805	48.817	25.233.485	25.102.405
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
	29 5 Mai	3656 Ps.	1.931.010	528 3656 Ps.	1.886.028	Ps. 515 Ps.	32.450.301	Ps. 31.207.502	Ps. 1.242.799
Norte de Hespanha ..	6 11 "	"	1.920.602	525	"	1.890.830			

A viação em Bragança

O distinto 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 sympathetic 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 caracter 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 aquele 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 construção, 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 ?! Ei-a aqui : 521 kilometros.—Comparem, e não se esqueça o povo do que deve aos seus chefes, aos seus mandões e aos seus influentes! Ahi está o que lhes deve!

Vamos agora ás estradas chamadas districtaes ou de 2.^a ordem. Depois iremos ás municipaes, pará ficar completo este lindo cai-xilho, 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 construção 3 kilometros. Total construido e em construção, 92 kilometros. Para 1.078 kilometros, que é a extensão das estradas projectadas, a diferença é de 984 kilometros. Quasi mil kilometros! Ahi 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 rête de Este comprehende 5 kilometros e meio, e tem já um aumento comparativo de passageiros de 25 por cento.

A rête 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 rête 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 disponível 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 carroagens 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.

Em quanto 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

Illuminação dos comboios.—O conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado resolveu estudar o meio de melhorar a illuminação 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 atraizados 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 illuminação 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 aumentarem a chacota.

Novo material.—A rête do Sul e Sueste vae ter novas carroagens 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 rête 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 permittirem que façam directamente toda a sua exportação.

Barreiro a Cacilhas. — Informa o *Diario de Notícias* que vão começar brevemente, e com grande actividade, os trabalhos de construcção do primeiro lanço do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas, já aprovado, 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 província 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 kilómetros.

*
Um outro caminho de ferro para serviço de minas, podendo também aproveitar a passageiros, vai 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 distrito.

*
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 Rivadeneyra, 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 fabrício.

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

França

Estão publicados no *Jornal Official* as contas provisorias das receitas de exploração dos caminhos de ferro franceses 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 kilómetros, apenas mais 215 kilómetros que no anno anterior. A extensão média explorada era de 36.713 kilómetros, 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 aumentaram 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 aumentou a sua rede. Em 1899 explorava 287 kilómetros; 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 artísticas pelas ricas telas que apresentam.

Allemanha

Um novo serviço ferro-viarjo denominado «Relampago», destinado a uso do exército, 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 kilómetros 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 público 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 importância 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 intercommunicação nas linhas secundarias, com o material d'este tipo existente nas linhas principaes.

Baviera

Nos círculos industriaes da Baviera fazem-se grandes projectos para pôr Munich em comunicação 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 obstruído, e a linha foi construída numa época 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 atravesasse o Ortler conduziria a projectada linha até Bormio ou Tíano. 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 attitud spectante, 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 Lisboa 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 satisfação de verificar que, desde tres annos, o aumento 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 aumentos importantes nos productos de mercadorias.

O excesso das receitas sobre as despesas attingiu a importância de réis..... 172.711 \$ 231
No ultimo anno não se elevou senão a..... 157.354 \$ 279
Ou um aumento 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 acordo 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 dificuldades de transito pela Hespanha, esperamos um notavel aumento de trafego.

Emfim, no decorrer do exercicio, estabeleceremos 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.....
Ou seja por kilometro e por anno 1:472\$067 réis
As de 1899 limitaram-se a réis.....
Ou um aumento de réis.....

Os aumentos em 1900 divem-se como segue:

Passageiros.....	372:433\$058
Grande velocidade.....	333:133\$932
Pequena ”.....	39:299\$126
Receitas fóra do trafego.....	

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

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

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

O aumento 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 diferença de.....	23.942\$174

Este aumento notável 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 aumento no capitulo da Direcção teve por principal causa a subida de impostos.

Os aumentos no Movimento e na Tracção justificam-se pelo aumento do pessoal necessário para um serviço interno durante muitos meses, 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 attingiu em 1900..... 423.731 ou um aumento de 10 p. c.

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

O aumento no serviço da Via deve-se, principalmente ao revestimento de trincheiras e á reparação de obras de arte que tinham soffrido com a excepcional 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 aumento de.....	15.356\$952
O saldo disponivel em 31 dc 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 attingiram a réis que foram assim empregados :	233.634\$349

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 sêllo e despesas relativas aos pagamentos de coupons, réis.....	10.256\$951
Para premio annual atribuido á conta «Fundos de seguro», réis.....	317\$700
Para despesas de novas instalações imputadas á conta de «Primeiro 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..... ou um aumento de 1.648\$930 que se divide como segue :	11.823:517\$109
Installação de freio automatico em 2 fourgons e 5 vago s cobertos, réis.....	764\$690
Construcción d'uma cobertura na parte do caes da estação de Pampilhosa, destinada ao serviço de bagagens.....	108\$700
Construcción de escriptorio destinados aos serviços de Tracção e Armazens	775\$540
Total igual.....	1.648\$930

Reclamação da Empresa dos trabalhos de construção

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 remettidos ao advogado da Companhia, depois ao procurador geral da corôa cujo exame terminou já. Das suas mãos os autos passarão, sucessivamente, para as dos cinco arbitros, cada um dos quae tem o prazo de um mez para examinar o negocio.

Pode 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 tinhiam, 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 eminent 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 ocupado 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, reelegitivos.

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, submeteremos 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 Setúbal, 1.^a classe, 3\$560; 2.^a classe, 2\$740; 3.^a classe, 1\$920; Évora, 2\$600; 1\$540; 1\$020; Alcaçovas, 1\$360; 1\$040; 620; Vianna e Villa Nova, 1\$600; 820; 520; Alvito, 720; 520; 370; Cuba, Baleizão e Outeiro, 520; 320; 220; Quintos, 620; 420; 320; Serpa, 720; 520; 370; Pias, 1\$600; 820; 520; Figueirinha, 620; 420; 320; Carregueiro, 1\$600; 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\$600; 3\$040; 2\$120.

Nestes preços está incluído o imposto de sêlo.

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

Não se concedem meios bilhetes nem se aceitam 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 importância do seu lugar pelo preço da tarifa ordinária.

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; Évora, 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 destes bilhetes está incluído o imposto de sêlo.

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

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

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

Lisboa, 15 de maio de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses

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 Alfarellos) e estações ou apeadeiros intermédios, em determinados comboios que oportunamente serão anunciados, como estipula a condição 1.^a da tarifa a que o presente 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 especiais de ida e volta entre Porto (Campanhã) e

a passagem de nível em frente da Ermida do Senhor da Pedra com paragem em Aveiro, Cacia, Estarreja, Avanca, Ovar, Esmeriz, 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 ver 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 meses com facultade de ampliação de prazo.

Aguas thermaes de S. Pedro do Sul, Cucos, Ponte Nova, Caldas da Rainha, Piedade (Alcobaça), 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 meses, das suas principaes estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores destes bilhetes é concedida a facultade 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.

ARREMATAÇÕES

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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 12\$000 réis. Este deposito poderá ser efectuado 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 importância 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 efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 190\$000 réis.

Este deposito poderá ser efectuado 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 importância 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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

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 Flôres, 71—1st class English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

LISBOA

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

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental.—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.^o 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. Aceito e bom serviço.—1.800 a 1.840 réis diarios.

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vista.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CALDAS DA RAINHA

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

CALDAS DA RAINHA

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

CINTRA

Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.550 réis a 2.000 réis.—Proprietario, João Nunes.

CINTRA

Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e acondados, 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 Hespanola.

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y trasportes.

ESTORIL

Hotel de Paris—Casa de 1.^o 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.^o 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 inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires

LEIRIA

Hotel Central.—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédivel.—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.^o 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 accommodações 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. Accomodações para familia. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos.

SEVILHA

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



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

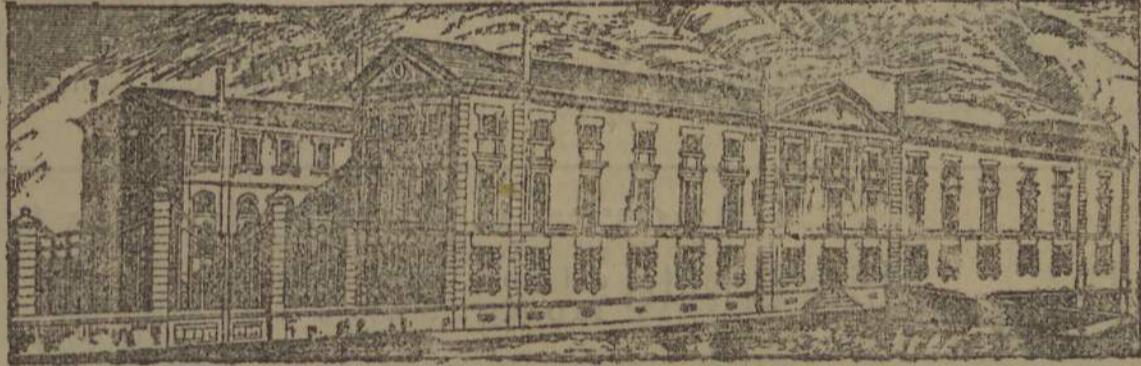
Magnificas accomodações desde 1\$200 réis, comprehendendo serviço, clubs, etc. Bonus para os medicos.

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

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

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

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



CALDAS DA FELGUEIRA

CANNAS DE SENHORIM

ESTABELECIMENTO THERMAL

DOS MAIS PERFEITOS DO PAIZ

Abertura em 1 de maio e encerramento em 30 de novembro

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

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

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	6-0 m.	6-44 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	6-40 m.	7-24 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	7-15 m.	8-15 m.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	10-25 m.	9-59 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	11-10 m.	11-9 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-25 m.	10-10 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	10-4 n.	9-20 n.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	10-37 n.	11-21 n.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	11-35 n.	11-35 n.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	12-25 t.	1-23 t.
2-5 t.	2-25 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-5 t.	4-3 t.
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-45 t.	5-43 t.
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	5-25 t.	6-35 t.
4-15 t.	4-40 t.	5-0 t.	5-25 t.	5-45 t.	7-4 t.
5-5 t.	5-25 t.	6-0 t.	6-20 t.	12-30 n.	1-55 n.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	12-30 n.	7-35 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-55 t.	12-30 n.	8-59 n.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.	b 5-40 m.	8-18 m.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	b 11-10 m.	9-20 m.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.	11-36 t.	b 12-5 t.
10-15 n.	10-40 n.	—	—	11-25 n.	b 7-42 t.

C. SODRÉ P. ARROS C. SODRÉ

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

C. Sodré Cascaes C. Sodré

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

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

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

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

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

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

12-15 t. | 1-20 t. | a 11-25 m. | 12-2 t.

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

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

a 3-10 t. | 3-47 t. | a 2-25 t. | 3-2 t.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lisboa Cintra Lisboa

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

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

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

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

1-0 t. | 2-7 t. | 11-0 m. | b 1-10 t.

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

4-35 t. | 5-42 t. | 2-40 t. | 3-46 t.

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

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

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

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

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

Lisboa Sacavem Lisboa

Part. Cheg. Part. Cheg.

6-0 m. | 6-44 m. | 7-5 m. | 7-49 m.

6-40 m. | 7-24 m. | 8-5 m. | 8-49 m.

7-15 m. | 9-0 m. | 9-15 m. | 9-59 m.

8-45 m. | 9-59 m. | 10-10 m. | 10-54 m.

9-35 m. | 10-25 m. | 11-9 m. | 11-25 m.

10-15 m. | 11-10 m. | 11-54 t. | 12-9 t.

11-5 m. | 10-4 n. | 10-15 n. | 10-59 n.

11-45 m. | 10-37 n. | 11-21 n. | 11-35 n.

12-35 t. | 12-55 t. | 12-30 t. | 12-55 t.

1-15 t. | 1-40 t. | 1-30 t. | 1-50 t.

2-5 t. | 2-25 t. | 3-0 t. | 3-20 t.

2-45 t. | 3-10 t. | 3-30 t. | 3-55 t.

3-35 t. | 3-55 t. | 4-30 t. | 4-50 t.

4-15 t. | 4-40 t. | 5-0 t. | 5-25 t.

5-5 t. | 5-25 t. | 6-0 t. | 6-20 t.

6-35 t. | 6-55 t. | 7-0 n. | 7-25 t.

7-15 t. | 7-45 n. | 8-0 m. | 8-25 n.

8-45 m. | 8-55 n. | 9-0 m. | 9-35 n.

9-35 n. | 9-55 n. | 10-0 n. | 10-40 n.

10-15 n. | 10-40 n. | — | —

Lisboa Figueira Lisboa

Part. Cheg. Part. Cheg.

6-0 m. | 7-48 m. | 11-5 m. | 12-49 t.

4-0 t. | 5-50 t. | 9-25 n. | 11-10 n.

— | — | — | —

3-10 n. | c 5-52 m. | c 4-10 t. | g 6-54 t.

— | — | c 10-10 n. | h 1-29 n.

Aveiro Porto Aveiro

5-30 m. | c 6-56 m. | c 10-45 m. | 12-11 t.

12-45 t. | c 2-11 t. | 5-20 t. | 6-57 t.

7-25 t. | 9-5 n. | 6-30 t. | 8-6 n.

Ovar Porto Ovar

5-30 m. | c 6-56 m. | c 10-45 m. | 12-11 t.

12-45 t. | c 2-11 t. | 5-20 t. | 6-57 t.

7-25 t. | 9-5 n. | 6-30 t. | 8-6 n.

Espinho Porto Espinho

8-0 m. | c 8-50 m. | c 6-10 m. | 7-1 m.

8-58 m. | 9-50 m. | c 7-25 m. | 8-15m.

11-20 m. | 12-25 m. | c 9-5 m. | 9-55m.

4-15 t. | 5-15 t. | 12-35 m. | 1-36 t.

5-7 t. | 6-20 t. | 3-30 t. | 4-3

ROYAL MAIL



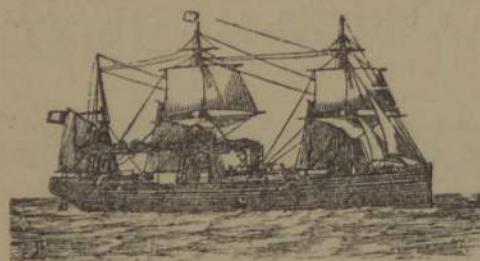
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo
e Buenos Ayres

Em 10 de Junho

O paquete **Nile**.

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros

Empresa de Navegação à vapor para o Algarve e Guadiana



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.

Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

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

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

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, encommendas 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 alemão **Konig**. Sahirá a 15 de junho.

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



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

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



Cadiz, Barcelona, Cette e Marselha, vapor frances **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, Montevideo e Buenos Ayres, vapor frances **Chili**. Sahirá a 3 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Flessingue e Hamburgo, vapor alemão **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, Montevideo, 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, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela 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, 1.^o



Maranhão, Pará e Manaus, vapor alemão **Valdivia**. Sahisá 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 Jerome e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 18 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará Sobralense e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a 12 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará Madeirense e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 23 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. alemão **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. alemão **Pernambuco**. Sahirá a 6 de junho. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



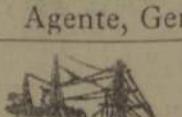
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor frances **Campana**. Sahirá a 16 de junho. Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.^o



Rio de Janeiro, Montevideo 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. 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, Montevideo, 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