

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e Administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

O NOSSO BRINDE

Vide artigo, pagina 72.

SUMMARIO

Paginas

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO, por O. S.	65
CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett.....	66
PARTE OFFICIAL—Regulamento da caixa de aposentações e soccorros dos caminhos de ferro do Estado	67
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	68
O ELEVADOR DO CARMO, EM LISBOA, por Raul Mesnier de Ponsard (Illustrado)	69
GUIMARÃES A FAMALICÃO	70
A LINHA DIRECTA PARIS-SIMPLON	71
O TELEGRAPHO ATRAVEZ D'AFRICA	71
O NOSSO BRINDE.....	72
PARTE FINANCEIRA—Carteira dos accionistas—Boletim da Praça de Lisboa—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	72 e 73
O GUIA OFFICIAL	74
PUBLICACOES RECEBIDAS.....	74
OS LOGARES NOS COMBOIOS	74
LINHAS PORTUGUEZAS—Benguella—Estação de Queluz-Bellas—Mormugão—Coloríferos—Escolas industriaes	75
LINHAS ESTRANGEIRAS—França.....	75
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA—Relatorio do conselho de administração e parecer do conselho fiscal.	75
AVISOS DE SERVICO.....	77
ARREMATACOES.....	77
AGENDA DO VIAJANTE.....	78
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1901.....	79
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	80

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

Foi publicado o relatorio dos serviços da fiscalização d'esta pouco ditosa linha, relativo ao anno de 1899, typographado na Imprensa Nacional de Nova Goa.

Embora não possamos dizer que a publicação appareça muito a tempo, pois nos chega ás mãos em principios de 1901, é dever nosso, todavia, accentuar a regularidade com que vem a lume, sempre copiosa de informações, bem ordenada, bem escripta e até bem impressa.

O illustre engenheiro sr. Abilio de Sá tem revelado na direcção da fiscalização qualidades technicas e de diplomacia commercial que muito o honram, mas que chegam a ser mal empregadas em assumpto tão precario.

Não ha bons advogados em causas perdidas, e a causa do caminho de ferro de Mormugão está perdida para os interesses nacionaes.

No relatorio, faz o sr. engenheiro Abilio de Sá a historia resumida das negociações em que se tem empenhado a fim de poder elevar as receitas da malfadada linha que desde março de 1896 haviam cahido numa baixa deprimente e desoladora.

As receitas do primeiro semestre de 1899 pareciam

indicar que se havia quebrado aquelle funesto encanto, mercê dos convenios habilmente feitos e conduzidos, mas os do segundo semestre provaram mais uma vez que é difficil bater companhias tão ricas em capital como pobres em escrupulos e que não teem duvidas em celebrar accordos com o fim, mais de arruinar a nossa linha, do que o de angariar receitas consideraveis com que prosperem.

Dêmos no anno passado ideia das negociações em que andavam empenhados os funcionarios portuguezes. Não repetiremos o que então dissêmos.

O accordo feito em Londres em agosto de 1898 mallogrou-se pelo protesto da companhia G. I. P., que não quiz acceitar a tarifa differencial estatuida. E o trafego continuou *interinamente* a ser derivado para a via *Poena*.

Tiveram portanto de nos reunir com a companhia S. M. numa luta de tarifas. Então cedeu a G. I. P. e receberam concomitantemente as nossas receitas.

Discute-se uma série de propostas entre as linhas interessadas e chega-se a accordo, mas em maio surge um novo accordo feito em Londres por varias companhias sem a intervenção da nossa ou do seu governo que é quem paga o enorme juro que garantiu aos capitaes inglezes empregados na linha de Mormugão.

E o peor é que já se pensa em realizar outra combinação, porventura mais desastrosa para nós.

O relatorio commenta lucidamente todas as peripécias. Seja-nos licito, comtudo, affirmar que diz de mais, parecendo-nos menos prudente indicar os nomes dos funcionarios que nos favoreceram na guerra de tarifas. E' comprometter accordos futuros. A experiencia mostra bem como fluctuam estas allianças d'um para outro lado, á maneira de flammula sob o vento do interesse material. Castigar um inimigo ainda pôde ser; dizer quaes os amigos não é de boa politica.

O que fica bem manifesto pela exposição do sr. engenheiro Sá e principalmente pela evidencia triste dos mappas estatísticos é que o accordo se traduziu por effeitos perniciosos.

Mostra tambem que o tal accordo prejudica fortemente uma das compartes, a W. J. P., d'onde se conclue que tal accordo não viverá muito.

Depois da sua critica define habilmente a tactica que parece conveniente seguir-se numa nova conferencia, que deveria realizar se em Londres, mas sendo representado o governo portuguez.

Alli certamente teriamos o apoio da S. M. cuja divisão de trafego estabelecida pelo accordo de abril de 1899 lhe não pôde convir.

O governo inglez levou-nos á construcção da linha de Mormugão que só pôde servir quando tenha o trafego do planalto central da India britannica; não deve abandonar nos agora.

O que falta tambem á nossa linha é o trafego proveniente d'uma carreira de navegação directa para a Europa. Continuando o porto de Mormugão a ser tributa

rio de Bombaim, nunca a sua via ferrea fica livre das contingencias da guerra de tarifas.

Com isso se valorizam os productos da India portugueza e se animava o commercio nacional.

As receitas liquidas foram de 164.665:05:03 rupias, isto é, pouco mais de $\frac{1}{7}$ do juro garantido a pagar. Uma ruina.

Em geral as receitas das linhas ferreas augmentam de anno para anno, quando melhor se vae estabelecendo a zona de servidão, se formam as correntes internas do trafego e se vae servindo a rotina dos transportes. N'esta linha declinam.

E' verdade que as receitas foram maiores do que as anteriores em 110.145:11:01 rupias, mas este minimo extraordinario só indica a miseria a que se chegou naquella linha. A continuar assim, melhor fôra que se fizesse uma operação que permittisse arrancar os carris e deixar crescer a herva no ballastro.

Talvez a entrega pura e simples da linha a alguma das suas poderosas rivaes pudesse ser mais salutar.

O estado de cousas actual, é que não pôde continuar.

As receitas brutas da linha e do porto foram de 972.475 rupias e 5 tangas e as despesas 407.810 rupias.

Houve um augmento de despesa de 76.794 rupias devido á aquisição de locomotoras e wagons e outras causas.

No porto effectuaram-se varias dragagens, extrahindo-se 21.890^m³ de lodo e areia.

Eis os principaes pontos tocados n'este valioso documento que nos deixa uma verdadeira e sincera impressão de magoa.

E' terrivel empregar machinas aperfeiçoadas, quando se entregam a obreiros inexperientes. Não se utilizando devidamente a ferramenta, nem por ella ser boa sae o trabalho melhor.

Démos á velha India portugueza um caminho de ferro e um porto á moderna. Para quê? Não ha industria, não tem commercio, a sua agricultura e riqueza florestal ou não chega a satisfazer as proprias necessidades, ou está por explorar.

A machina era perfeita de mais para tal gente.

Ganharam com ella as concessões que só pensam em ordenhar as chupadas têtas do thesouro, e ganharam os capitalistas inglezes que se applicaram na construcção da linha com a garantia do estado.

Custam-nos muito caro as Indias e os Indios.

O. S.

Carta de Inglaterra

Liverpool, 19 de fevereiro de 1901.

A tracção dos tremvias de Londres, que está nas mãos do Concilio do Condado, vae ser do systema de conducto subterraneo; assim foi decidido pelo referido concilio depois d'um estudo minucioso do assumpto. Acha-se que a pequena economia inicial na installação do systema de fios aereos não compensa as suas desvantagens. Londres tem-se mostrado caracteristicamente tardia em adoptar a electricidade para a locomoção nas suas ruas. Muitas das cidades provinciaes teem quasi completa a collocação dos carris para a tracção referida; e algumas d'ellas começaram a substituição ha uns tres ou quatro annos. Mas a demora da metropole em seguir-lhes o exemplo tem dado logar a que se observem os resultados d'outras partes e aproveital-os. Concorde-se em toda a parte em que o systema subterraneo

é mais seguro para o publico do que o adoptado em Liverpool que é o de fios aereos; é provavel que a maior perda de força no primeiro, que constituiu no principio uma das objecções principaes offerec das contra esse systema, se tenha já remediado; em todo o caso a ausencia das columnas e a rede d'arames evitará o afeiamento muito sério das ruas.

O systema de Londres foi projectado só depois d'um estudo da tracção mechanica empregada nos Estados Unidos e no continente da Europa.

Não ha duvida de que dentro em muito poucos annos será geralmente abandonado o systema de fios aereos, pelo menos nas grandes cidades. Se tiver bom exito o systema de conductos adoptado em Londres, ha de accelear consideravelmente a mudança nas demais cidades d'este paiz.

O certo é que a perspectiva d'uma tal mudança seria por agora muito bem recebida em Liverpool, onde não está ainda completa a installação do systema do trolley. A simples queda d'arames dá ás vezes logar a que fiquem assombrados e ás vezes mortos os transeuntes e os animaes sobre os quaes os fios caem.

Um dos jornaes locais, referindo-se a estes incidentes, expressa-se assim:— «Tem acontecido o que se esperava e predizia. As advertencias oportunas, tão arrogantemente desattendidas, verificaram-se e os defensores do sytema trolley teem agora de contemplar os resultados obtidos da sua loucura cega e obstinação. Quando se propoz, por motivo da chamada economia, pejar as nossas ruas com conductores da morte, foi observado no concilio, pelos poucos capazes de ver uma pollegada mais adeante do nariz, que a consequencia inevitavel d'um tal systema não se faziam esperar; tarde ou cedo aconteceriam accidentes terriveis que horrorizariam o publico, foi observado ainda que as cidades principaes da America, o berço da tracção electrica, iam abandonando o systema de fios aereos e adoptando o do conducto, precisamente por motivo do perigo do primeiro. A commissão, considerando sómente o custo inicial dos dois systemas, obstinou-se na adopção do systema perigoso cujo resultado agora vemos.

A immuniidade legal dos membros d'um corpo publico não pôde de modo nenhum affectar a sua responsabilidade moral.

As duas mortes que já temos a lamentar e os soffrimentos terriveis do numero consideravel dos feridos é a triste consequencia da pertinacia da commissão em adoptar um systema perigoso, apesar de todos os bons conselhos e advertencias.

*

Não deixa de occupar a attenção do nosso publico a questão da necessidade d'encurtar por algum meio a viagem entre Dover e Calais. Já numa das minhas ultimas cartas tratando d'esse assumpto mostrei a alta conveniencia de se construirem pontes ou tunneis entre Dover e Calais, Gibraltar e Tanger, ou ainda nos estreitos de Behring.

Não ha duvida que a construcção d'um tunnel entre a França e a Inglaterra teria vantagens commerciaes incalculaveis, tanto para um paiz como para outro, vantagens que bem compensariam o custo d'um tal projecto por crescido que fosse. Dos varios projectos em que se tem falado de quando em quando, o mais custoso parece ser o da ponte que ha annos se propoz construir entre Gris Nez na França e Folkstone na Inglaterra, que exigiria, segundo se diz, a enorme somma de £ 35.000.000. E' meu parecer que se poderia construir um tunnel na metade do tempo e pela sexta parte do custo.

Tambem se tem falado em construir uma ponte de submersão que se calculou custaria a frioleira de £ 15.000.000.

A unica ideia pratica parece ser a do tunnel, e se ha de haver algum dia communações por via ferrea entre os dois paizes, será sem duvida por este meio.

*

Os relatorios das varias companhias ferroviarias publicados até o presente mostram, como se esperava, uma diminuição de dividendo, motivado principalmente pelo custo adicional do carvão.

A redução média nos dividendos é pouco mais ou menos d'um por cento — para as companhias London & North Western e Great Western é de 1 1/4 por cento. O effeito da alta no preço de carvões é claramente demonstrado no relatorio da companhia Lancashire & Yorkshire, segundo o qual a conta do combustivel para o semestre passado importou £ 56.190 ou 43 por cento mais do que em igual periodo do anno anterior, não obstante uma redução de 60.929 milhas no percurso.

W. N. CORNETT.

PARTE OFFICIAL

Regulamento geral da Caixa de aposentações e soccorros dos Caminhos de ferro do Estado

CAPITULO I

Fins e dotação da caixa

Artigo 1.º A aposentação do pessoal administrativo e jornaleiro dos Caminhos de ferro do Estado ficará a cargo de uma caixa especial de aposentações, gerida e subsidiada pelo conselho de administração.

Art. 2.º A caixa de aposentações a que se refere o presente regulamento denominar-se-ha *Caixa de aposentações e soccorros dos caminhos de ferro do Estado*.

Art. 3.º Além do fim principal a que é destinada, a caixa prestará o possível auxilio aos empregados e operarios, especialmente durante a doença.

Art. 4.º Os meios a empregar para a consecução dos fins attribuidos á caixa são:

a) Pensão de reforma do empregado ou operario por incapacidade permanente, com sobrevivencia parcial a favor da mulher e dos filhos, nos termos do presente regulamento.

b) Ensino primario e industrial, dispensado em escolas instituidas e subsidiadas pela caixa, e estabelecimento de bibliothecas;

c) Aluguer, ao pessoal, de casas de habitação baratas e hygienicas, por modica renda;

d) Fornecimento directo ou por intermedio de fornecedores, de generos de consumo pagaveis por desconto nos vencimentos ou salarios;

e) Adeantamento de dinheiro a juro modico, na proporção dos vencimentos ou salarios;

f) Abono de subsidios durante os impedimentos temporarios por doença ou por ferimentos e em circumstancias extraordinariamente precarias;

g) Subsidio para assegurar funeral decente aos empregados e operarios fallecidos;

h) Promoção da entrada, como pensionistas, dos filhos e filhas menores de empregados ou operarios fallecidos, em estabelecimentos pupillares e de educação.

Art. 5.º Os fundos da caixa serão constituidos:

1.º Pelas contribuições dos empregados e operarios;

2.º Pelo producto dos *bonus* concedidos aos empregados e operarios, e suas familias;

3.º Por quantia equivalente ao producto dos bilhetes de gare;

4.º Pelas multas;

5.º Pelos donativos e subvenções que o conselho fôr auctorizado a destinar para esse fim em cada anno, até o limite de 1 1/2 por cento do rendimento do trafego liquido de impostos;

6.º Pelos donativos ou subsidios que qualquer pessoa ou entidade haja por bem outorgar-lhe;

7.º Pelo capital accumulado e respectivos juros;

8.º Pelas rendas de casas alugadas ao pessoal;

9.º Pelos lucros provenientes de fornecimentos de generos e adeantamentos;

10.º Pelos subsidios que o governo conceder.

§ unico As fianças dos empregados e operarios serão entregues á caixa, que as converterá em titulos se o interessado assim o requerer ou lhes abonará o juro de 3 por cento ao anno.

Art. 6.º Os fundos da caixa dividem-se em permanente e disponivel:

1.º O fundo permanente é constituido pelos capitaes existentes e pela capitalização das joias e do saldo do fundo disponivel liquidado no fim de cada anno civil;

2.º O fundo disponivel é constituido pelos juros dos capitaes e por todas as outras receitas da caixa, com excepção das joias.

§ unico. Os fundos da caixa não poderão ter, em caso algum, destino diverso do que lhe é attribuido pelo presente regulamento e constituirão propriedade da caixa ou da instituição por que esta venha a ser substituida.

Art. 7.º Todas as despesas da caixa sairão do fundo disponivel.

Art. 8.º As quantias que pertencerem ao fundo permanente serão convertidas em titulos da divida publica averbados á caixa, dando-se a preferencia ás obrigações dos caminhos de ferro do Estado, quando as houver.

Art. 9.º É obrigatoria a inscripção, como contribuintes da caixa, de todos os empregados administrativos. Os jornaleiros que não se inscreverem como contribuintes não terão direito a qualquer subsidio na impossibilidade temporaria ou permanente, nem ás vantagens asseguradas ao pessoal pelo presente regulamento.

Art. 10.º Todos os empregados e operarios inscriptos na caixa são obrigados a contribuir, até a data da reforma:

1.º Com uma joia igual ao vencimento fixo de um mez, ou a trinta vezes o jornal effectivo, pagavel em trinta prestações mensaes, não podendo exceder 100.000 réis;

2.º Com uma quota mensal de 3 por cento do vencimento fixo de categoria e de exercicio ou da importancia correspondente a trinta vezes o jornal effectivo do jornaleiro, não podendo exceder 3.000 réis;

3.º Com uma joia suplementar igual á differença mensal de vencimentos, quando lhes caiba promoção, descontada no primeiro mez em que se realizar esse augmento.

§ 1.º Os empregados administrativos pagarão apenas metade da quota estipulada, emquanto estiverem sujeitos a descontos para pagamento de direitos de mercê e diploma.

§ 2.º As importancias das joias e quotas pagas serão escripturadas em conta individual de cada empregado ou operario.

Art. 11.º As importancias a que se refere o artigo anterior serão restituídas integralmente, sem juro, depois de liquidadas as responsabilidades para com a administração a todo o operario que fôr despedido em resultado de redução de quadro.

§ 1.º O empregado ou operario que se despedir do serviço da administração terá direito a ser reembolsado de metade da importancia, sem juro, das quotas que tiver pago para a caixa.

§ 2.º Fóra dos casos previstos neste artigo, as joias e quotas pagas pelos empregados ou operarios ficam pertencendo á caixa, quando estes deixem o serviço da administração.

CAPITULO II

Administração da caixa

Art. 12.º O conselho delegará a administração da caixa numa comissão administrativa, presidida por um vogal do conselho por este designado, e composta dos directores ou dos seus adjuntos, de dois empregados delegados do pessoal das duas direcções e designados pelos chefes de serviço e secretaria de cada uma d'ellas, do chefe da secretaria do conselho, que servirá de secretario, e do thesoureiro da direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, que servirá de thesoureiro.

§ unico. O presidente da comissão e os dois delegados do pessoal das direcções servirão pelo tempo de dois annos, podendo ser reconduzidos.

Art. 13.º Compete á comissão administrativa:

1.º Fiscalizar a observancia dos regulamentos;

2.º Administrar os rendimentos da caixa e designar o emprego dos fundos;

3.º Liquidar e mandar pagar as pensões devidas aos empregados aposentados e ás suas familias;

4.º Dar conta dos seus actos ao conselho em relatorio annual circumstanciado, e apresentar-lhe um balancete mensal;

5.º Verificar a existencia dos aposentados e dos pensionistas.

6.º Propôr a bem da caixa o que exceder a sua competencia;

7.º Ter devidamente escripturados a receita e a despesa da caixa e os cadastros dos empregados contribuintes e dos pensionistas;

8.º Dar ao cofre os necessarios balanços ordinarios e extraordinarios;

9.º Nomear e demittir o pessoal auxiliar necessario para os serviços da caixa, em harmonia com os quadros approvados, es-

colhendo-o de preferencia entre os empregados incapazes de serviço activo das direcções, ou entre os dos quadros que possam accumular esse serviço com o do seu cargo;

10.º Auctorizar adeantamentos aos empregados e operarios;

11.º Conceder subsidios extraordinarios aos empregados e operarios;

12.º Fixar os vencimentos e gratificações do pessoal auxiliar a que se refere o n.º 9.º

Art. 14.º Compete especialmente ao presidente:

1.º Convocar extraordinariamente a comissão;

2.º Presidir a todos os seus actos;

3.º Assignar a correspondencia;

4.º Assignar as ordens de pagamento, os cheques e guias para levantamento ou deposito de fundos, os recibos dos juros de fundos publicos.

Art. 15.º Compete especialmente ao secretario dirigir a escripturação e authenticar a.

Art. 16.º Compete especialmente ao thesoureiro:

1.º Arrecadar os fundos e rendimentos e satisfazer os pagamentos legalmente ordenados;

2.º Dar mensalmente contas á comissão do estado da caixa.

Art. 17.º A comissão administrativa terá uma delegação no Porto e outra no Barreiro, constituídas pelos chefes de serviço e secretaria de cada direcção e presididas pelos respectivos directores ou seus adjunctos, servindo de secretario o chefe da secretaria.

Art. 18.º Compete ás delegações:

1.º Verificar as circumstancias dos empregados e dos pensionistas, e apreciar os pedidos de subsidios e adeantamentos requeridos;

2.º Conceder os subsidios por doença nos termos do regulamento, dando conta á comissão do uso feito d'esta faculdade;

3.º Gerir os armazens de consumo e superintender nas escolas da respectiva direcção;

4.º Providenciar sobre os arrendamentos de casas e promover a cobrança das respectivas receitas;

5.º Organizar as notas dos descontos ao pessoal da respectiva direcção pelo pagamento de joias, quotas, de generos fornecidos, de adeantamentos recebidos e de rendas de casa e transmittir-las aos respectivos serviços;

6.º Prestar á comissão as informações por ella sollicitadas e a necessaria coadjuvação para a observancia do presente regulamento, submittendo á apreciação da mesma os assumptos que excederem a sua competencia e propondo o que julgarem conveniente para a boa administração da caixa.

Art. 19.º A comissão administrativa e as suas delegações terão duas sessões ordinarias por mez e as extraordinarias que forem julgadas necessarias.

Art. 20.º As deliberações da comissão e das suas delegações serão authenticadas pelas actas escriptas em livro especial e assignadas pelo presidente e vogaes que assistiram ás sessões.

Art. 21.º As delegações darão mensalmente conta dos actos da sua gerencia á comissão administrativa.

Art. 22.º Os serviços de cada direcção farão nas folhas de vencimentos os descontos das quantias devidas pelos empregados e operarios á caixa, para serem entregues ao respectivo thesoureiro. Pelos thesoureiros das direcções serão feitos os pagamentos por conta da caixa.

Art. 23.º O presidente da comissão administrativa será substituido, no caso de impedimento, pelo vogal do conselho por este designado.

§ unico. Serão igualmente designados pela forma prescripta no artigo 12.º dois vogaes supplentes, que substituirão os delegados do pessoal nos seus impedimentos

CAPITULO III

Reformas e pensões

Art. 24.º Os empregados administrativos e jornaleiros dos quadros, que se impossibilitarem e forem contribuintes da caixa, terão direito á aposentação, ordinaria ou extraordinaria.

§ 1.º A impossibilidade será verificada pela junta medica da respectiva direcção, com a assistencia do engenheiro adjunto como representante da comissão administrativa.

§ 2.º A aposentação é concedida: ao pessoal jornaleiro pela comissão administrativa da caixa, e ao pessoal administrativo, com exclusão dos chefes de serviço, pelo conselho, mediante proposta ou informação da comissão. Os chefes de serviço serão aposentados pelo Ministro, precedendo proposta ou informação do conselho, que ouvirá previamente a comissão.

Art. 25.º É concedida a aposentação ordinaria aos empregados e operarios que tiverem mais de cincoenta e cinco annos de idade e vinte e cinco de serviço.

§ 1.º Os limites prescriptos neste artigo são reduzidos respectivamente a cincoenta e vinte para os conductores de trem, revisores de bilhetes, machinistas, fogueiros e guardas-freios.

§ 2.º O tempo de serviço do empregado é contado, para os ef-

feitos da reforma, desde a data da sua entrada no respectivo quadro, e para os operarios desde a data da sua inscripção na caixa.

§ 3.º Ao empregado ou operario readmittido, contar-se-ha o tempo, para a reforma, sómente desde a data da readmissão, excepto no caso de ter sido despedido por suppressão do cargo ou redução do quadro, em que terá direito á contagem do tempo anterior á demissão, se tiver conservado em caixa a importancia da sua joia e quotas, ou se, tendo-a levantado, a restituir ao cofre.

Art. 26.º A aposentação extraordinaria é concedida sempre que a impossibilidade provenha de desastre occorrido no serviço, sem exigencia de limite minimo de idade e tempo de serviço.

Art. 27.º A pensão de reforma será igual á metade do vencimento de categoria e de exercicio, ou do salario médio, dos ultimos seis annos, acrescida de 2 1/2 por cento do mesmo vencimento por cada anno a mais além do limite fixado no artigo 3.º

§ 1.º A pensão de reforma não poderá exceder tres quartos do vencimento, nem ser superior a 600\$000 réis annuaes.

§ 2.º O limite estipulado no paragrapho anterior poderá ser excepcionalmente elevado á totalidade do vencimento em relação a empregados ou operarios merecedores d'essa recompensa pelos seus relevantes serviços, devendo esta concessão ser feita por decreto, precedendo proposta fundamentada do conselho de administração.

§ 3.º A pensão de reforma não poderá ser em caso algum inferior a 30\$000 réis annuaes.

Art. 28.º O conselho de administração poderá determinar a reforma extraordinaria dos empregados ou operarios que se impossibilitarem para o serviço por doença, devidamente comprovada, que não possa ser attribuida a mau comportamento, seja qual for a sua idade, quando tenham mais de 15 annos effectivos de serviço.

§ unico. A pensão de reforma, no caso previsto por este artigo, será igual a um quarto de vencimento de categoria e de exercicio, ou do salario médio dos ultimos seis annos, e acrescida de 2 1/2 por cento do mesmo vencimento por cada anno a mais além dos quinze.

Art. 29.º A viuva, os filhos menores de dezoito annos e as filhas solteiras, ou viuas sem meios de subsistencia, do empregado ou operario teem direito a metade da pensão por este vencida ou que lhe coubesse nos termos dos artigos anteriores, salvo quando tiver morrido em consequencia de desastre ao serviço da administração no qual caso legará pensão igual á que lhe caberia pela reforma.

§ 1.º A pensão da viuva cessa quando abandonar os filhos menores ou passar a segundas nupcias.

§ 2.º Da pensão pertence metade á viuva e a outra metade aos filhos, para ser por elles repartida em partes eguaes.

§ 3.º Se o empregado fallecido deixar só filhos, haverão estes além da sua parte, a que pertenceria á viuva. Se não houver filhos, a pensão pertencerá integralmente á viuva.

§ 4.º A pensão, tanto da viuva como dos filhos, cessa com o seu fallecimento.

§ 5.º A pensão dos filhos cessa quando attingam os dezoito annos, ou quando comecem antes d'essa idade a perceber ordenado ou salario da administração.

§ 6.º A pensão das filhas cessa, se mudarem de estado.

§ 7.º A viuva não terá direito á pensão no caso de ter havido desquite judicial a requerimento do marido, ou quando tenha decorrido menos de um anno entre o casamento e a morte do marido.

Art. 30.º O empregado ou operario que se impossibilitar antes do tempo estipulado para a reforma, terá direito a receber a importancia, sem juro, nem joias e quotas pagas, depois de liquidadas as suas responsabilidades pecuniarias para com a administração.

Art. 31.º A viuva, os filhos menores e as filhas solteiras do empregado ou operario fallecido, que não tivesse direito á reforma, receberão a importancia, sem juro, das joias e quotas por elle pagas.

Art. 32.º Aos empregados que deixarem temporariamente o serviço da administração para cumprirem a lei do recrutamento, será contado o serviço militar para os effectos da reforma.

(Continúa).

TARIFAS DE TRANSPORTE

Trafego França-Portugal.— Conforme o «Aviso» que publicamos no logar competente, as companhias portuguezas, de combinação com as francezas, resolveram que as tarifas internacionaes P. H. F. n.º 3 para transportes de generos frescos por grande velocidade e P. H. F. n.º 4 para toda a classe de mercadorias por pequena velocidade sejam applicaveis a toda e qualquer proceden-

cia ou destino das linhas da companhia real, pelos preços de Lisboa, e das linhas da Beira Alta pelos preços de Pampilhosa.

Disto resulta grande economia e facilidade para os expedidores ou consignatarios em qualquer ponto dessas linhas que até agora estavam privados dos beneficios das tarifas directas internacionaes, e que hoje podem mandar expedir ou receber as suas remessas ao abrigo dessas tarifas.

A proposito diremos que algumas perguntas nos tem sido feitas, do estrangeiro, sobre se, havendo aquellas tarifas convem entregar as remessas a qualquer agente de transportes mais ou menos em relação com os caminhos de ferro.

Respondemos abertamente que não.

As tarifas referidas são rigorosamente applicadas sendo as expedições entregues nas proprias estações dos caminhos de ferro em Paris, ou quando muito, nos despachos centraes (*Bureaux de ville*) officiaes da companhia d'Orleans.

Qualquer outro agente não servirá senão para fazer pagar caro os seus serviços e demorar a expedição das remessas esperando poder fazer grupagens e outras artimanhas com que conseguem ludibriar as companhias e o publico.

Este que se acautele e lhe sirvam de escarmento umas declarações que ahi andam nos jornaes sobre uma famigerada agencia de bem triste memoria.

E' o conselho que damos.

Não nos referimos, já se vê, á companhia dos wagons leitos que faz os transportes de que a encarregam por uma tarifa sua, mais elevada, e está garantida pelos seus creditos, de toda e qualquer suspeita.

O ELEVADOR DO CARMO em Lisboa

Meu muito querido amigo Mendonça e Costa:

Na sua importante publicação quinzenal, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde lhe venho, de vez em quando, pedir a esmola d'um benevolo agasalho para uns pobres artigos meus, veio em substituição da sequencia, que lhe devia, dos que vou publicando sobre o elevador do Carmo, uma nota da redacção, na qual desculpando, com a sua proverbial amabilidade, a minha falta, commenta com graciosa ironia o facto de imperar sobre o ascensor um momentaneo embargo, cujas causas já desapareceram e que, por consequente, desaparecerá tambem.

Tenho de pedir, ao seu desinteressado culto da verdade, que recite um *mea culpa* e rectifique a nota da redacção, agora em favor do sr. Luiz Lamas e ex.^{ma} camara de Lisboa, arrancando os espinhos que o meu amigo tão cruelmente lhe cravou.

Ahi vae a historia do embargo: Este não foi promovido por qualquer deterioração produzida no telhado do sr. Luiz Lamas, mas simplesmente pelo facto dos cachorros de ferro, destinados a supportar a varanda, terem dimensões maiores do que deviam ter, vindo por isto os seus extremos a ficar sobre o telhado, do predio do sr. Luiz Lamas.

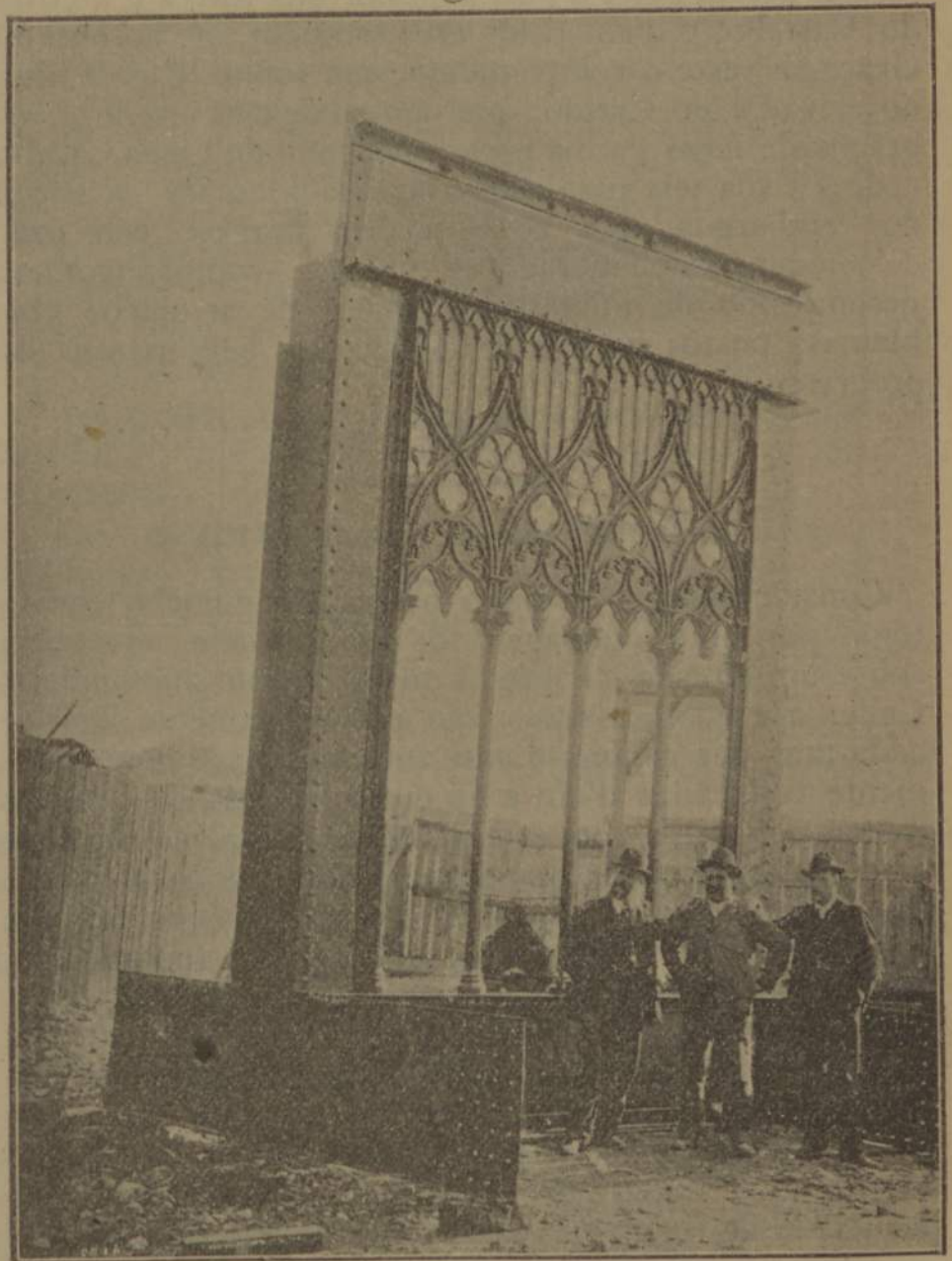
D'ahi uma justissima reclamação do sr. Lamas, que, n'um pleno direito de proprietario lesado, usou do que julga lhe confere a lei, embargando *por esse facto a obra*.

Claro está que não precisava o sr. Lamas de recorrer ao duro e dispendioso processo em nome da lei;

e lhe bastava um simples aviso a este seu amigo, para de prompto serem retirados os cachorros; o que de facto se fez em seguida, como facilmente se pode hoje, com o simples processo do arregalamento dos olhos, verificar no cimo das torres.

Sou eu pois o unico responsavel pelo acto de legitima defesa que praticou o sr. Luiz Lamas; sou o unico culpado, porque devia prever o que se podia dar, e não me faltaram nem os avisos nem as exhortações, entre ellas as do digno gerente da Empresa do Elevador do Carmo, que, repetidas vezes, chamou a minha attenção sobre o caso.

O facto, porém, da minha temeridade tem uma atenuante ou desculpa, bem tenue com certeza, e provém de, em conversação com o sr. Lamas, ter eu aventado a



Elevador do Carmo — Vista d'um painel

idéa do alargamento da varanda, no cimo das torres, avançando um pouco sobre as propriedades lateraes, dando, como compensação, aos proprietarios o direito, quando se lhes permittisse levantar os predios, de abrir uma serventia livre pelo cimo das torres. *Pareceu-me* que o sr. Lamas abundou n'esta ordem de idéas e d'aqui para deante, com uma crença nas vantagens reciprocas que pudessem advir do alargamento, preparei o leito de ferro onde me deitou o embargo do sr. Lamas, mas d'onde espero levantar-me brevemente, se assim m'ó consentir o engenho e arte do illustre advogado e notabilidade do fôro portuguez que dirige n'este momento a acção embargante do sr. Lamas!

Quanto á ex.^{ma} Camara Municipal, devo declarar que ella não descurou o assumpto, e que, pela sua illustrada repartição technica, me foi participada a sua decisão de não approvar o projecto, na parte que dizia respeito ás dimensões dos cachorros, salvo, claro está, previo accordo com os proprietarios; devendo eu apresentar esta decisão devidamente legalisada á ex.^{ma} Camara, para

que a licença definitiva me fosse outorgada. Mais lhe devo declarar que, por alguns distinctos funcionarios technicos da ex.^{ma} Camara, que me honram com a sua estima, fui pessoalmente prevenido das difficuldades que me poderiam acarretar as dimensões dos cachorros e, quando me preparava para me entender com os proprietarios, já os malditos cachorros estavam levantados, no cimo das torres, ladrando á lua, á espera de oportunidade para me morderem como me morde-ram, até a data em que os mandei abater.

Emfim, *morte la bête mort le venin*.

A causa desapareceu, deverá desaparecer o effeito; e continuar esta bella obra, que tanto dissabor me tem dado, quanto amor lhe dedico, e cujo complemento, aqui em confidencia lhe digo, será o lançamento d'um funicular aereo, entre o piso superior das torres e a costa do Castello, e d'ahi pelos ares tambem, até ao alto da Graça. E' este o complemento, que sonho, para a obra do elevador do Carmo, que não só deitará um dos seus braços de ferro para a parte occidental de Lisboa, como urdirá a sua teia para os seus cimos orientaes, se o deus dos embargos, que se antevêem futuros, não fizer desanimar os collaboradores que me acompanham, no desempenho de utilitarias soluções de arrojados problemas, postos na tela da civilização, pela marcha do progresso.

RAUL MESNIER DU PONSARD.

(Continuado do numero 315)

Considerando a primeira parte, é o guincho constituído por uma equipagem de rodas Galle, montadas sobre um só eixo e sobre as quaes passam duas cadeias Galle, a cujos extremos vão respectivamente ligar-se cada uma das *cabines*. Estas duas cadeias, symmetricamente collocadas d'um e de outro lado do cabo do fio de aço, acham-se, com este, n'um mesmo plano paralelo a uma das faces da respectiva *cabine* sendo a ligação das cadeias com cada *cabine*, determinadâ por fórma a que ambas ellas entrem igualmente em funcção, repartindo o esforço, que teem de exercer, tambem igualmente entre si. O apparelho especial projectado para este fim será descripto detalhadamente quando tratarmos em particular das *cabines*; bastará aqui dizer, que é seu caracteristico principal proporcionar uma acção elastica por intermedio de molas apropriadas, com faculdade de regulamentar o comprimento rigoroso que as cadeias devem ter, em serviço corrente; comprimento que varia, já nos primeiros tempos da exploração, já com a variação devida ás differenças de temperatura, sendo, porem, esta ultima parte de pouco valor a considerar.

As cadeias podem pois conservar os seus ramos n'um estado de tensão normalmente regulamentada em repouso; concorrendo com o cabo para introduzir, além da sua util funcção tractora, uma secundaria de segurança, pois a sua resistencia é determinada, com sufficiente coefficiente de garantia, para que, suppondo o auxilio do cabo desaparecido, sejam ellas, de per si, fiadoras da segurança das *cabines*. Accrescentaremos mais, que o ambito de liberdade de movimento que tem o apparelho de distribuição de equilibrio de tensão, é apenas sufficiente para que este equilibrio subsista, e se a fractura d'uma cadeia se realiza, a outra acha-se, em seguida a um pequeno percurso, motivado pela falta de apoio da cadeia fracturada, immediatamente em acção e em condições de continuar o serviço do ascensor, que a prudencia mandará suspender em seguida.

Assim seria necessario que um cabo de fio de aço com a resistencia de 113.000 kilos, e duas cadeias Galle

de uma resistencia á ruptura de 9.000 kilos cada uma, cedessem ao mesmo tempo, para que o auxilio dos freios automaticos fosse exigivel; freios poderosos de que munimos cada *cabine*, com a plena consciencia porém do seu valor apenas racionalmente apparatuso, e nunca susceptivel de entrar em jogo. E' com effeito difficil admittir espirito tão exemplarmente timorato que, no caso sujeito, conserve esta qualidade em face da segurança que offerece o methodo de triplice garantia no processo de suspensão.

Seguindo as cadeias Galle, a partir da *cabine* que fica logo por baixo do guincho, endentam ellas com duas rodas Galle achavetadas sobre o eixo d'este; rodas perfeitamente eguaes, e sobre as quaes abraçam um arco sensivelmente de 90 graus, sendo o seu diametro determinado para poder empregar um numero de dentes das rodas com os respectivos fusos das cadeias, mais do que sufficientes para a boa marcha technica que este genero de transmissão exige. Sahindo d'estas rodas Galle, as cadeias seguem um trajecto rectilineo, conservando-se sempre parallelas, até se inflectirem sobre duas roldanas, de simples direcção, de gornes lisos, por cima da segunda *cabine*, á qual se vão amarrar. Estas duas roldanas estão montadas sobre o mesmo eixo, mas livres sobre elle, e por conseguinte cada roldana póde ter o seu movimento proprio independente da outra; porém, as extremidades do eixo jogam livremente nas respectivas chumaceiras, sendo esta disposição motivada, para atalhar a qualquer falta de rigorosa egualdade, necessaria aos diametros das duas roldanas; podendo assim cada uma seguir, sem differenças de velocidade, o movimento das respectivas cadeias; movimento este que deverá ser, o quanto praticamente possivel, o mesmo para as duas, devendo-se para isto, como dissémos, ter o maior cuidado em obter as rodas Galle com a mais rigorosa exactidão em egualdade de diametro e divisão em numero de dentes. Não se deve comtudo exaggerar este criterio de egualdade, até ao ponto de se julgar compromettida a tracção das *cabines* caso elle não se realize; porque sendo as rodas Galle solidarias com o seu eixo, uma differença no circulo de contacto poderia dar-se, praticamente apreciavel, que não trouxesse mais do que uma differença de velocidade nas cadeias, facilmente resolvida pelosapparelhos de equilibrio de tensão que ligam cada cadeia á respectiva *cabine*: com effeito, em todo o estudo presente, foi nossa constante preocupação afastar tudo quanto obrigasse a rigorosas exactidões os apparelhos requeridos para o bom funcionamento technico, do ascensor, não considerando senão os que, em principio, pudessem, na essencia, admittir largas folgas, quer de construcção quer de montagem, sem comprometter o exito do resultado a que se destinam.

(Continúa).

Guimarães a Famalicão

Era de esperar.

Novo ministro na pasta das obras publicas, nova tentativa da benemerita camara municipal de Guimarães para que seja concedida a dois seus amiguinhos do Porto uma innocente e modesta linha americana, por tracção a vapor, entre aquella cidade e Famalicão, pela estrada real n.º 31.

E' fatal que todos os ministros que sobraçam aquella pasta hão de receber pouco depois o diploma de nescios, conferido por aquella sabia municipalidade —que a tal corresponde julgal-os capazes de fazer uma

concessão escandalosa, que iria ferir enormemente não só os interesses d'uma linha que nada custou ao Estado (a do Bougado) como os de outra que ao mesmo Estado pertence, só para recheiar de bons rendimentos os bolsos de dois influentes felizes.

Esta tentativa, que consideramos menoscabante da dignidade e da intelligencia de quem é alvo do pedido, não sendo inherente ao cargo de ministro das obras publicas, seja qual fôr o partido politico a que pertençam, sejam quaes forem as ideias que defendam.

Recebeu-a o sr. Campos Henriques em 1895, o sr. Elvino de Brito em 1899; recebeu-a o sr. Vargas agora — todos ao sahir do ministerio ficam sendo conselheiros d'estado por el-rei e patetas pela camara de Guimarães.

Já por essas occasiões, nos nossos n.^{os} 184 e 281, nos occupámos d'este assumpto e verberámos o procedimento da camara de Guimarães que, fingindo curar dos interesses da cidade, não hesita em promover a ruina do caminho de ferro que tanto bem tem levado áquelle concelho, chegando-lhe o arrojo até conceder uma garantia de não pouca importancia a uma linha concorrente.

A essa velleidade porá, sem duvida, veto o sr. governador civil, prohibindo áquella camara empregar os dinheiros municipaes em subsidiar empresas particulares fóra dos limites da sua jurisdicção.

Não precisamos repetir o que então dissémos, porque não ha materia nova a discutir; as pretensões são as mesmas, eguaes ás razões, ou, melhor, as sem-razões, egual será a resposta.

No que a situação diverge, d'esta vez, é que, a defender os interesses da cidade do Porto, que seria imensamente prejudicada com a ligação directa do centro do concelho de Guimarães com o porto de Leixões, acudiu pressurosa a associação commercial do Porto, uma das corporações mais provadamente respeitaveis e importantes do paiz; e a salvaguardar os interesses da rede do Minho ha, além do ministro, o conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado, composto de funcionarios zelosissimos dos interesses publicos, que saberão pulverizar no seu parecer as inconcebiveis pretensões da camara vimaranense.

Mas nem esse arsenal é necessario, porque taes ideias, podres como o nariz do leproso, cahiu por si.

Escusado é tambem a sollicita gerencia da companhia de Guimarães estar a reclamar, como noticiámos no nosso numero passado.

Durma descansada, e applique a sua muita actividade a outros assumptos mais productivos.

Sem consultar pessoa alguma, só pelo que nos diz a consciencia e o conhecimento que temos do actual ministro, apostamos com a camara de Guimarães que, enquanto o sr. Vargas se assentar n'aquella cadeira — a coisa não passa...

Espere a camara de Guimarães que algum presidente de camara municipal, em disponibilidade, mais habituado a fazer escandalosas concessões de linhas americanas, suba a ministro das obras publicas e então talvez consiga os seus fins — dando-se-lhe um geitinho, como se diz na comedia de Feydeau.

O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, em sua sessão de 26 do corrente, resolveu abrir inquerito de utilidade publica sobre esta pretensão, em conformidade com a lei que regula para estes casos.

Já se vê que a utilidade do publico é sempre que haja caminhos de ferro por todos os lados, guerreando-se uns aos outros; mas não é menos ponderavel o

interesse do thesouro em não vêr prejudicado o trafego da sua linha, e o da cidade do Porto em não perder a sua qualidade de centro de relações dos povos do norte com o sul do paiz e o estrangeiro.

A linha directa Paris - Simplon

O congresso de geographia commercial e economica, a cuja apreciação foi submettido o projecto da linha destinada a ligar Lons-le-Saulnier com Genova, declarou que tal projecto era dos mais uteis e favoraveis ao grande trafico internacional.

A simples comparação dos numeros que se seguem demonstra claramente as vantagens do traçado proposto. As distancias de Paris a Milão são as seguintes:

Via Monte-Cenis por Macon e Culos, 1.049 km.; por Bellegarde e Annemasse, 1.031 km.; por Lonhans e Bourg, 1.029 km.; via São Gothardo, 993 km.; via Simplon: por Bellegarde e Annemasse, 951 km.; por Frasnè e Lamania, 891 km. e pela linha projectada, Lons-le-Saulnier, Genova e Annemasse, 885 km.

O percurso de Paris a Milão que pôde ser effectuado em 17 horas, por Monte Cenis, e em 16 horas pelo São Gothardo, poderá ser feito em 14 horas e meia por Genova-Simplon.

A nova linha formaria o prolongamento até Genova, passando por Saint Claude, da linha actualmente em construcção, entre Dijon e Lons-le-Saulnier; deverá atravessar a cordilheira principal do Jura, na altitude maxima de 559 metros, com rampas não excedentes a 10 por 1.000 e curvas d'um raio pelo menos de 500 metros, de fôrma que permittam facilmente a circulação dos mais rapidos comboios.

A linha, d'uma extensão de 80 km. entre Lons-le-Saulnier e Genova, comportaria uma série de tunneis, dos quaes os dois mais importantes mediriam respectivamente 14.400 e 15.200 metros de comprimento.

O telegrapho atravez d'Africa

O estabelecimento da linha telegraphica transafricana do Cabo ao Cairo faz rapidos progressos, pois já está estendida até um ponto que se acha a 50 milhas aquem da Africa occidental allemã.

Toda a linha terá um comprimento de 5.600 milhas, actualmente estão montadas 3.000 milhas, a partir do Cabo; a partir do Cairo para o sul estão já estabelecidas 1.700 milhas; faltam por consequencia cerca de mil milhas para a conclusão da linha.

A linha atravessa territorios habitados por tribus bellicosas, mas os engenheiros encarregados da direcção dos trabalhos e mais empregados nem por isso teem tido grandes difficuldades a resolver, nem grandes obstaculos a vencer.

Os indigenas não só não se oppõem ao estabelecimento da linha e á sua conservacção, como até ajudam os trabalhos.

Os engenheiros fizeram-lhes experimentar alguns effeitos da electricidade e assim conseguiram que elles considerem a linha como um fetiche ou objecto sagrado em que não ousam tocar.

Tambem se receava que os animaes ferozes, os elephantes e os bufalos causassem prejuizos á linha, mas, até agora, nenhum d'estes contratempos tem sido observado.

O maior obstaculo que os engenheiros encontraram

foram as grandes florestas que a linha tem de atravessar e que offerecem grande difficuldade ao transporte e assentamento do material.

O nosso brinde

Não annunciámos ainda qual o brinde que tencionamos offerecer aos nossos leitores no anno corrente; e muito de proposito assim procedemos até que terminasse a cobrança das assignaturas annuaes, para demonstrar que o fim com que damos estas interessantes lembranças annuaes aos nossos assignantes não é o de captar assignaturas, e tão sómente o de significar o nosso reconhecimento para com o publico que nos acompanha, sustenta e faz prosperar esta *Gazeta*.

Podemos agora anunciar que o *brinde* que projectamos dar em 1901 será uma bella carta da rêde dos caminhos de ferro da Belgica, publicada pelo ministerio dos Caminhos de ferro, Correios e Telegraphos d'aquelle paiz e portanto perfeitamente *official*.

Esta bella carta é impressa a tres cores em excellente papel, medindo 80 por 65 centímetros, e contém o nome de *todas* as estações de *todas* as linhas e de *todas* as cidades da Belgica, com detalhes especiaes dos pontos em que a rêde ferroviaria se torna mais complicada, como nas immedições de Bruxellas, Liège, Antuerpia, Ostende, Gand, Mons, etc.

Esperamos resposta da acreditada typographia Ad. Mertens, encarregada da impressão, a qual nos permitirá, estamos certos, anunciar já no proximo numero quando a distribuição poderá começar.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta Companhia terá lugar terça feira 30 de abril de 1901, pelas tres horas da tarde, na séde da Companhia, rua Victor Cordon n.º 1.

Nos termos do artigo 42.º dos estatutos, a assembléa geral compor-se-ha de accionistas, possuidores de vinte acções, pelo menos.

Para terem direito de assistir á assembléa geral ou para nella se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus titulos, quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião em Lisboa, na séde da Companhia, em Paris, na caixa do Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para a admissão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellião e as dos residentes em França pelo maire da sua residencia. — *O Conselho de Administração*,

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 29, 30 e 32 dos Estatutos, é convocada a assembléa geral ordinaria para o dia 13 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde, na séde do Banco Commercial de Lisboa, rua d'El-Rei, para discussão e votação do relatorio do anno findo, do parecer do conselho fiscal e eleição da mesa da assembléa geral e corpos gerentes.

Não reunindo numero sufficiente de accionistas para poder funcionar esta assembléa, fica definitivamente convocada para o dia 28 de março no mesmo local e hora. — Lisboa 21 de fevereiro de 1901. O Presidente da mesa da assembléa geral — *José Mesquita da Rosa*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 28 de fevereiro de 1901.

São já do dominio publico as propostas de fazenda, apresentadas no parlamento pelo sr. conselheiro Mattoso dos Santos. Man-

tem S. Ex.ª todos os impostos existentes, por lhe não ser sympathica a sua abolição, e *«tanto menos, quanto mais antigos elles forem»*.

Agora, remodelal-os quanto possivel, em tudo que possa trazer beneficio para a receita e allivio para o contribuinte, isso sim. Aqui repousam os calculos de S. Ex.ª, calculos cuja exactidão o futuro demonstrará.

Encargos novos, dois apenas, e de passagem se diga que representam tudo quanto ha de justo e de equitativo: falamos do imposto sobre os terrenos incultos e sobre a propriedade urbana sem inquilino. Com estas duas medidas aproveita directamente e desde já o paiz. A primeira obriga o senhorio á cultura directa ou ao aforamento, e a segunda é um coefferiente de correcção excellente contra a teimosia de alguns bemaventurados da fortuna, que, valorizando os seus predios ao sabor do seu capricho, os conservam devolutos semestres e semestres por lhes não chegarem á renda exigida.

São estes apenas os encargos novos que o sr. ministro da fazenda exige do contribuinte.

Quanto aos mais impostos conta S. Ex.ª que, reorganizados com outro criterio, e juntos aos recursos que para o Estado provirão do novo contracto com o Banco de Portugal—darão os meios sufficientes para irmos vivendo modestamente, sem tentativas arriscadas, nem experiencias fiscaes de problematico resultado.

Mas, perguntamos nós agora, e comnosco temos ouvido a mesma pergunta a muita gente: — este conjunto de propostas obedece a uma orientação, a um plano definido, ou é apenas um aperfeiçoamento, reclamado pela experiencia, no modo de cobrança dos rendimentos actuaes do Estado? E este aperfeiçoamento, ainda mesmo que venha a produzir os resultados que se anteolham ao sr. ministro, — será o sufficiente para virmos vivendo e defrontando com as nossas tensas circumstancias actuaes, agora sobretudo que os credores estrangeiros nos voltam a ameaçar em Paris, no parlamento, pela bocca official do ministro dos estrangeiros francez? O futuro—e não muito longe—o dirá...

Está publicado e distribuido pelos accionistas o relatorio do Banco de Portugal referente á gerencia do anno findo. Para approvação de contas e respectivo parecer do Conselho fiscal, é convocada a Assembléa ordinaria para a noite de hoje. No nosso boletim proximo informaremos os leitores de quanto se houver passado n'esta reunião.

O Banco apresenta uma situação lisongeira. Tendo retirado, para consolidação do seu activo, a verba de 253.832.890 réis escripturada na conta de fundo de reserva variavel, manifesta de lucros totaes no anno 2.143:844\$207 réis ou, deduzindo os encargos, que montaram a 523.229.271 réis—um saldo liquido para ganhos e perdas de 1.620:544\$936 réis.

Este saldo, abatidas as verbas prescriptas nos estatutos, como as percentagens para os fundos de reserva, os honorarios á direcção e a partilha com o governo, dão ao accionista um dividendo de 8 por cento sobre o valor nominal das suas acções.

Uma coisa que nos agradou vêr no relatorio do Banco foi o incremento que a quantidade e a verba de letras descontadas tiveram no exercicio findo.

Em 1899 havia o banco descontado 46 269 letras na somma de 32.501:788\$402 réis e em 1900 48 722 letras importando em 37.307:204\$927 réis. Um augmento, pois, no exercicio de 1900, de 2 453 letras, representando 4 805:416\$525 réis. Isto demonstra, irrefutavelmente, como as transacções geraes do paiz e a massa de trabalho nacional, livres hoje da usura, vão progredindo, de anno para anno, pela facilidade da obtenção de capitais.

Continuou na nossa bolsa o mesmo interesse e procura em favor das inscripções que fecharam com tendencias para alta. Os outros papeis do Estado tiveram insignificante movimento, mas conservaram as suas cotações.

Acções do Banco de Portugal, movimento quasi nullo, entre 144\$000 e 144\$300. Ultramarino, Commercial de Lisboa e Lisboa & Açores, sem operações por falta de offertas. Obrigações prediaes, transacções regulares; e atravez d'Africa muita procura e muito regular movimento. Companhia dos Phosphoros, muitos pretendentes, o que fez já subir as cotações acima do par.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	37 ⁷ / ₁₆	37 ³ / ₈	Desconto no Banco	
» cheque. .	37	36 ⁷ / ₈	de Portugal....	5 ¹ / ₂ 0/0
Paris 90 d/v.....	767	768	No mercado.....	6 0/0
» cheque.	770	773	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	312	313	res	229
» cheque....	317	318	Cambio do Brazil.	10 ² / ₃₂
Francfort 90 d/v ..	312 ¹ / ₂	313 ¹ / ₂	Premio da libra...	2\$000
» cheque..	317 ¹ / ₂	318 ¹ / ₂	a	
Madrid cheque ...	930	945		2\$030

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO												
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	-	-
Lisboa: Inscriptões de assent.	38,10	-	-	38,10	38,15	39,30	38,60	38,60	38,60	38,55	-	-	-
» coupon	38,05	-	-	-	38,20	38,35	38,60	38,60	38,60	38,55	38,60	-	-
Obrig. 4 0/0 1888	-	-	-	18.600	-	-	18.600	-	-	18.700	18.700	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	-	-	-	-	-	46.500	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	46.500	-	-	47.000	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	-	55.000	55.000	-	-	55.000	-	-	55.000	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	-	-	-	-	55.000	55.000	-	55.200	-	55.000	54.800	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	130.500	-	130.600	-	-	-	122.000	-	-
Accções B. de Portugal.	144.000	-	-	144.000	144.100	144.100	144.300	-	-	144.650	-	-	-
» » Commercial.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino.	-	-	-	-	-	-	120.500	-	-	121.500	121.300	-	-
» » Lisboa & Açores.	119.000	-	-	119.000	-	119.500	119.500	-	119.500	120.500	119.500	-	-
» Tabacos coupon ...	122.000	-	-	-	-	-	-	-	122.400	122.300	-	-	-
» Comp. ^a Phosphoros.	79.800	-	-	-	-	80.400	80.400	80.500	80.800	80.800	81.000	-	-
» » Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	17.500	-	17.600	-	-
Obrig. predias 6 0/0.	-	-	-	-	-	94.000	-	-	94.000	-	-	-	-
» » 5 0/0.	90.750	-	-	90.600	90.600	90.750	-	-	90.750	90.800	-	-	-
» Comp. ^a Phosphoros.	-	-	-	89.500	89.700	-	-	-	90.800	91.000	-	-	-
» C. ^a Real 3 0/0 1. ^o grau	80.000	-	-	80.100	-	-	-	-	80.500	-	-	-	-
» » 3 0/0 2. ^o grau	20.800	-	-	-	21.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» C. ^a Nacional.	-	-	-	-	50.000	-	50.000	-	49.200	-	50.000	-	-
» Atravez Africa.	79.500	-	-	79.600	79.500	79.600	79.600	80.000	80.000	80.000	80.000	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez ...	24,80	24,70	24,65	25,05	25,15	25	24,85	24,90	25,10	25,22	24,22	-	-
Accções Comp. ^a Real.	-	-	67,50	-	-	71	-	-	-	-	65	-	-
» Madrid Caceres.	33	-	34,75	35	35	35	-	35	35	-	-	-	-
» Norte de Hespanha.	183	195	192	187	187	188	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza.	270	280	278	272	270	274	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.	272	282	284	275	277	274	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. ^a Real 1. ^o grau	-	314	315	317,50	316	315	316	318	315	316	312	-	-
» » 2. ^o grau.	81,50	81,50	81,50	81,50	81,25	-	-	-	81	81	82	-	-
» C. ^a Beira Alta.	79	-	-	80	79,75	79	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres.	87	87	87	87	87	87	87	-	87	87	-	-	-
» N. Hesp. (1. ^a hyp.) ...	300	301	300	-	299	298,50	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.	24,62	24,62	24,50	24,87	24,87	24,87	24,87	24,75	24,93	24,18	24,18	-	-
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	-	-
Amsterdã: Atravez Africa.	60,75	60,75	61,38	61,38	61,38	61,38	61,38	61,25	61,25	61,25	61,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.	61,25	61,25	61,25	61,25	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	60	-	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exportação	1900-1		1899-900		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900-1	1899-900
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	5 11 Fev.	693	65.010.000	93.809	693	63.766.023	92.014	411.739.000	407.256.336
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
COMPANHIA REAL	5 11 Fev.	380	7.919.000	20.839	380	7.739.977	20.368	52.305.000	51.796.664
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste	15 21 Jan.	488	16.210.850	33.218	475	17.030.330	35.853	51.241.135	49.253.120
	22 28 »	»	19.662.710	40.292	»	18.043.400	37.986	70.903.845	67.296.520
Minho e Douro	19 25 Nov	353	22.708.174	64.329	353	22.717.351	64.355	1.133.519.946	1.004.553.643
	26 2 Dez.	»	23.594.573	66.840	»	21.588.192	61.156	1.157.114.519	1.026.142.217
Beira Alta	3 9 »	»	25.567.927	72.430	»	25.029.751	70.905	1.182.682.446	1.051.171.586
	- - -	253	-	-	253	-	-	-	-
Nacional—Mirandella e Vizeu	17 23 Dez	105	2.117.575	20.167	105	2.069.641	19.710	86.644.958	81.054.823
	24 31 »	»	1.663.816	15.845	»	1.909.801	18.188	88.308.774	82.964.624
Guimarães	29 4 Fev	34	1.576.960	46.381	34	1.236.646	36.371	7.015.434	6.416.541
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	1 15 Jan.	64	4.507.277	70.426	64	3.773.916	58.967	4.507.277	3.773.916
	29 4 Fev.	3656 Ps.	1.740.672	476	3656 Ps.	1.637.301	447 Ps.	8.990.175	8.389.621
Norte de Hespanha	5 11 »	»	1.911.990	522	»	1.828.213	500	10.902.165	10.217.834
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Zaragoza—Alicante	29 4 Fev.	3650	1.812.346	496	3650	1.717.946	470	8.390.612	8.054.023
	5 11 »	»	1.752.840	480	»	1.612.928	441	10.143.452	9.666.952
Andaluzes	29 4 Fev.	1067	468.337	438	1067	478.131	448	1.854.924	1.848.866
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid—Caceres	5 11 Fev.	429	43.364	101	429	63.662	148	385.210	364.392
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	5 11 Fev.	180	33.330	185	180	33.105	183	189.239	215.346
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-

O GUIA OFFICIAL

O *Imparcial*, num arranco leonino de zelo pelo serviço publico, atira-se ao *Guia official dos caminhos de ferro portuguezes*, indignado porque elle não publica os horarios... das linhas hespanholas!

Conta que este facto foi até origem d'uma reclamação ao governo (!) que teve que mandar vir os cartazes d'essas linhas, e pede providencias ao sr. ministro das Obras Publicas, para que isto, a que chama «expediente pouco abonatorio do zelo pelo serviço», tenha fim.

Não tinha o ministro mais que fazer senão occupar-se até de redigir o *Guia official*.

Mas o *Imparcial*, que parece tão conhecedor da materia, se não deu ao trabalho de comparar o *Guia* com as principaes publicações estrangeiras similares, e vêr que o nosso, com ser mais pequeno, é muito mais elucidativo do que aquelles grandes colossos da viação ferro-viaria. Póde-se mesmo dizer que elle tem certos melhoramentos que não se encontram, reunidos, em nenhuma outra publicação.

Ora a falta que o *Imparcial* nota, a indicação da ligação dos comboios portuguezes com os hespanhoes, é causada—pasmе o nosso collega!—por nos proprios guias hespanhoes não vir exacto a reproducção dos horarios de Hespanha.

Nos ultimos mezes o *Guia* tem sido completado com as ligações para Hespanha e França por todas as fronteiras, mas as ligações por Barca d'Alva e Valença não foram postas porque não mereciam confiança.

Lance os olhos para o *Guia de ferro-carriles* do corrente mez, pagina 38 e diga-nos a que horas sae de Valença o comboio que liga com o n.º 3 do Minho, ou seja o 36-11 de Vigo. Em compensação encontra indicado o rapido... que não se faz desde novembro. E scismará se o correio de Vigo para Santiago salta por cima da estação de... Pontevedra.

Não nos temos occupado de pôr em evidencia os melhoramentos e claras indicações do *Guia official* portuguez, porque a sua direcção e a d'esta *Gazeta* estão a cargo da mesma pessoa, mas levantamos a reclamação do collega pela sem-razão que a origina.

E para terminar, bom é saber-se que, emquanto os guias estrangeiros recebem enormes subsidios dos governos e das companhias, cá por casa usa-se ser a empresa que offerece gratuitamente ás direcções alguns exemplares e... nada mais.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

O Passatempo.—Recebemos o n.º 5 d'esta magnifica revista illustrada; insere variada collaboração de alguns dos nossos mais distinctos escriptores, intercalada de bellas photographuras.

Real Velo Club do Porto.—Temos presente o relatório e contas da direcção do R. V. C. P., acompanhado do respectivo parecer do conselho fiscal.

O relatório demonstra claramente a situação prospera d'esta importante associação e os serviços relevantes que durante o anno findo prestou ao sport nacional, principalmente á velocipedia.

Agradecemos a offerta do relatório que sobremaneira honra o secretario do R. V. C. P., o sr. commendador Motta Ribeiro Junior.

Regimen bancario ultramarino.—Recebemos e agradecemos a representação que, sobre o regimen banca-

rio ultramarino, a Associação Commercial do Porto dirigiu á camara dos deputados.

Banco de Credito Nacional.—Está publicado o relatório e contas da gerencia do Banco de Credito Nacional, referente ao anno proximo findo.

Por este documento, elaborado com toda a clareza e precisão, vê-se que a situação do Banco é muito prospera.

O saldo da conta de *ganhos e perdas* foi de réis 7:556\$885 que serão assim distribuidos, conforme a proposta da direcção approvada pelo conselho fiscal: dividendo, 1.º semestre, 2½ 0/0, 2:462\$000 réis; 2.º semestre, 3½ 0/0, 3:446\$800 réis; imposto de rendimento, 127\$770 réis; fundo de reserva, 550\$000 réis; saldo a applicar em conta nova, 970\$315 réis.

Diccionario das Seis Linguas.—Publicou-se a 14ª serie, abrangendo os fasciculos 66 a 70, do importante *Diccionario das Seis Linguas*, editado pela *Empresa do Occidente*, Largo do Poço Novo, Lisboa, e que tão lisongeiro apreço tem merecido, não só no paiz como no estrangeiro, onde conta grande numero de assignantes.

Feito sob um plano inteiramente original, o *Diccionario das Seis Linguas* constitue uma obra tão indispensavel a qualquer individuo que apenas saiba ler, como ás mais opulentas bibliothecas, pois que na sua consulta, facil e clara, se obtem prompta satisfacção a qualquer duvida linguistica, tanto da propria lingua, como das outras cinco estrangeiras. Esta economia de espaço e de tempo seria porventura um dos melhores titulos por que se devesse recommendar a excellente obra, se muitos outros não possuísse. Nem sempre é facil adquirir, e com a necessaria selecção, os jogos de dictionarios quo o *Diccionario das Seis Linguas* substitue com a grande vantagem da extrema modicidade do preço de 40 réis cada fasciculo de 16 paginas de composição cheia e impressão nitida e legivel, de modo a formar um unico volume.

O *Diccionario das Seis Linguas* não é uma obra vulgar, pois que nos principaes paizes se encontra já registrada a sua propriedade, cabendo a Portugal a honra de ter apresentado á Europa culta um livro deveras engenhoso e utilissimo a todas as classes.

Os logares nos comboios

Os viajantes em caminho de ferro terão o direito de marcar os seus logares nos compartimentos pela simples deposição de uma mala ou de qualquer outro objecto?

Eis uma questão que o tribunal de commercio de Béthune foi chamado a resolver em virtude de uma demanda de um certo Chauvet que pede á companhia dos caminhos de ferro do norte de França uma indemnização importante por lhe ter sido usurpado o logar que occupava em um comboio da referida companhia emquanto foi comer ao wagon-restaurant, embora o tivesse deixado marcado.

O tribunal do commercio, depois de ter estabelecido o principio de que o viajante munido de um bilhete de caminho de ferro tem o direito a um logar no comboio em qualquer carruagem correspondente á classe do bilhete que tiver adquirido, concluiu por não considerar garantia para a guarda de um logar a collocação de qualquer objecto pertencente ao passageiro, e julgou a reclamação do sr. Chauvet infundada; como, porém, o litigio offerecia um certo interesse... condemnou a companhia a pagar metade das custas do processo.

O *Temps*, respondendo a um assignante que lhe observava que a questão tivera solução satisfactoria e lhe perguntava qual a maneira de a resolver, diz :

Em todos os comboios allemães, nos dois lados dos compartimentos, ha pequenos aparelhos com os numeros 1, 3, 5 ou 2, 4, 6 que apparecem no mostrador, conforme os logares que lhes ficam inferiores estão ou não occupados. O passageiro que deseja reservar qualquer logar paga uma pequena quantia ao fiscal do comboio, em troca de uma senha com o numero do logar indicado no aparelho que, por meio de mola especial, o fiscal torna immovel depois do pagamento da senha.

D'estarte os passageiros teem garantidos os seus logares, e os que vão entrando de novo não podem allegar ignorancia, visto que os numeros indicam os que estão occupados, embora nem o viajante se tenha assentado momentaneamente.

Assim julga o *Temps*, que se póde resolver o melindroso caso.

Com effeito o alvitre é muito aproveitavel; torna-se, porém, necessaria uma fiscalização regular para que o passageiro occupe só o logar que pagou e que restabeleça o funcionamento do aparelho mal que o logar deixe de estar marcado e pago.

LINHAS PORTUGUEZAS

Benguella.—Os srs. Sousa Lara, Ferreira Marques e Francisco Bacellar instaram junto do sr. ministro da marinho pela urgente arrematação do caminho de ferro de Benguella a Catumbella.

O sr. Teixeira de Sousa prometeu attender o pedido.

Estação de Queluz-Bellas.—Devem começar brevemente os trabalhos de ampliação da estação de Queluz-Bellas, na linha de Cintra.

Esta ampliação tende a tornar a estação referida apta ao movimento de comboios proprios, independentes dos da linha de Cintra, e que hão de ser estabelecidos no proximo horario de verão.

Mormugão.—Reuniu ha dias a commissão encarregada de estudar as questões do caminho de ferro de Mormugão. Foi discutido o parecer e suas conclusões, superiormente elaborado pelo nosso illustre amigo e distinctissimo engenheiro sr. Xavier Cordeiro.

Caloriferos.—O presidente do Centro Commercial do Porto officiou ao conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado, sollicitando a installação de caloriferos nas carruagens do Minho e Douro, em virtude do rigoroso frio que tem feito na presente estação.

Escolas industriaes.—Pelo ministerio das obras publicas vão ser creadas duas escolas industriaes junto das officinas dos caminhos de ferro, no Barreiro, e em Campanhã, no Porto.

LINHAS ESTRANGEIRAS

França

Falámos no numero passado numa notavel experiencia do rapido Paris-Calais.

A maior rapidez neste percurso já foi posta em pratica no comboio que no dia 29 do mez passado levou o nosso monarcha, de Paris áquelle porto do Oceano, fazendo o trajecto de 298 kilometros em 3 horas e 19 minutos com 5 minutos de paragem e tres afrouxamentos que por certo não lhe levaram menos de 2 minutos. O tempo de plena marcha ficou, pois, reduzido a 3^h 8', o que representa a velocidade média de 95 kilometros por hora.

Em varios troços da linha, porém, a velocidade maxima foi verdadeiramente extraordinaria.

Entre Surveilliers e Creil attingiu 105 kilometros; de Gannes a Amiens, 43 kilometros foram vencidos apenas em 24 minutos, o que corresponde a 107,5 kilometros por hora.

Póde-se dizer afoutamente que foi este, até hoje, o comboio mais veloz do continente europeu.

Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

(CONCLUSÃO)

Continuando a transcrever do nosso ultimo relatorio, encontramos o seguinte :

«É realmente avultada a somma que figura actualmente a debito da Companhia e a credito do thesouro; essa somma, porém, não é superior á que representam os prejuizos devidos ao pagamento das garantias em papel e á infracção do contracto de 1891, e que a Companhia terá a fazer valer á liquidação de contas.»

É agora, realmente, a occasião de apresentarmos a nossa conta das reclamações a fazer ao governo pelos prejuizos causados pela quebra do contracto de outubro de 1891, e que damos no anexo C.

Estas reclamações, não nos cançaremos de o repetir, são devidas á quebra violenta, por parte do governo, do contracto de 31 de outubro de 1891, contracto que, se era conveniente para a Companhia, não o era menos para o governo, cujas necessidades são a sua verdadeira origem, como rapidamente passamos a provar.

Era a Companhia portadora de letras do thesouro na importancia de £ 370.000, que se venciam em 9 de maio de 1891, e foi-lhe proposta a reforma pelo ministerio da fazenda. Esta proposta deu logar ao contracto de 9 de maio de 1891, pelo qual a Companhia reformou as letras, obrigando-se o ministerio da fazenda a adeantar á Companhia, em Portugal, 1.200.000\$000, a liquidar quando os Trustees pagassem á Companhia a 5.^a secção, cuja abertura estava então calculada para fins d'esse mesmo anno de 1891.

Vencia-se em 1 de novembro de 1891 a ultima prestação, que a Companhia tinha a receber por conta do contracto e venciam-se em 12 do mesmo mez as £ 370.000 de letras do thesouro, reformadas pela Companhia em virtude do mesmo contracto; antes d'essas datas, porém, isto é, em 15 d'outubro de 1891, o ministerio da fazenda propoz novamente a reforma das letras, o que deu origem ao contracto de 31 d'outubro de 1891, pelo qual o governo se comprometteu a adeantar á Companhia 135.000\$000 por mez, a começar em 1 de dezembro de 1891 até se concluir a construção do caminho de ferro, fixando-se a conclusão para o fim do anno de 1893.

Para garantia d'este contracto e do de 9 de maio, do qual o segundo era, a bem dizer, uma ampliação, consignou a Companhia:

20 000 acções no valor nominal de	£ 400.000
Letras do Thesouro Portuguez.....	» 370.000
Consolidados inglezes	» 60.000
Obrigações da Companhia no valor nominal de.....	» 434.960
	<u>£ 1.264.960</u>

Todos estes valores, exceptuando as 20.000 acções já depositadas na Caixa Filial do Banco de Portugal, como caução ao primeiro contracto, deveriam ser pela Companhia entregues ao governo á medida que esta os fosse recebendo dos Trustees em pagamento da construção, para sempre ficarem garantidos em primeiro logar os obrigacionistas da Companhia.

Pagou o ministerio da fazenda a ultima prestação do contracto de 9 de maio; pagou na data competente por conta do contracto de 31 de outubro a mensalidade de dezembro; pagou por antecipação, em 21 de dezembro de 1891, as relativas a janeiro e fevereiro de 1892; pagou, em 20 de janeiro de 1892, as de março e abril do mesmo anno e, depois d'isto, cinco dias depois de ter feito uma antecipação, officiou o ministerio da fazenda em 25 de janeiro de 1892 á Companhia, que o governo, por decisão do conselho de ministros, resolvera não poder ratificar o accôrdo feito!

E' esta a origem de todos os embarços, que teem prejudicado a Companhia, pois que, não contente com a quebra do contracto, que a deixava sem recursos numa época em que o governo, por experiencia propria, conhecia a impossibilidade de se recorrer aos mercados nacionaes e externos, o governo de então, com as

suas declarações nas camaras, arruinou por completo o credito da Companhia, apresentando-a como devedora dos adeantamentos feitos em virtude dos dois contractos, sem mencionar a caução, da qual faziam parte £ 370.000 de escriptos do thesoiro, vendendo-se a Companhia não só privada do auxilio, que até então sempre encontrára nos estabelecimentos locais, mas, pelo contrario, obrigada a amortizar o que lhes devia.

Poderá dizer alguém que, tendo o Estado pago os escriptos do thesoiro e desligado as obrigações dadas em caução ao contracto, ficava a Companhia com recursos para trabalhar.

Mas não é assim. Em primeiro lugar, parte d'esses recursos levavam-lh'a as amortizações, que lhe exigiam os que lhe retiraram o credito; em segundo lugar, deixava de ter sempre certo, como tinha por aquelle contracto, o dinheiro preciso para desenvolver os trabalhos em toda a extensão da linha, com grande economia de administração technica, aproveitamento de todos os elementos de trabalho e, sobretudo, sem soluções de continuidade n'esse trabalho.

Rescindido o contracto, a importancia dos escriptos do thesoiro foi effectivamente paga, mas aos Trustees e não á Companhia, não podendo esta receber senão por secções completas, para cuja construcção tinha ella primeiro de alcançar os fundos necessarios. D'ahi as difficuldades, os augmentos de despesa, as demoras na execução dos trabalhos, que se mandava afrouxar á medida que os recursos iam faltando, de fórma que muitos mezes houve em que a administração foi continuando a consumir dinheiro, sem que a construcção pudesse avançar.

Por aqui se vê quanto mais cara ia ficando cada secção que se ia abrindo e cujo importe, quando se recebia dos Trustees, já mal chegava para pagar o trabalho em divida nas seguintes.

Por outro lado, é facil calcular quanto teria lucrado a Companhia pelo lado das garantias de juro e exploração, se tivesse podido concluir a linha em 1893, quando, pelo contrario, tem pago desde essa data o coupon sobre a quasi totalidade das obrigações e recebido apenas o subsidio relativo á parte construida.

Esta differença, bem como a cambial proveniente de pagar em ouro as sommas para as quaes o governo lhe paga a ella em papel e, além d'isso, os juros que tem pago, reclama-os a Companhia do Estado, mas só a partir de 31 de dezembro de 1893, data que o governo e ella fixaram para a conclusão da linha, e entende a Companhia que ainda teria a reclamar indemnização de perdas e danos pelo descredito que lhe trouxe o acto violento do governo.

Não se supponha que não doe á Companhia ter de fazer esta reclamação, quando tão pouco folgada é a situação do thesoiro. Imenso lhe custa e tratou, pelo seu lado, de a evitar, fazendo ao governo a proposta, que vem transcripta no ultimo relatório, proposta que, além de embolsar o Estado das sommas de que é credor e ás quaes a Companhia oppõe as suas reclamações, tinha vantagens tão reaes, que nem os proprios detractores da Companhia ousaram pô-las em duvida; proposta que, até hoje, ainda não teve resposta, que, na occasião, se realizaria e que seria de um grandíssimo beneficio para o paiz, se os proponentes a quizessem ainda manter.

Muito custa, pois, á Companhia ter de fazer valer a sua reclamação, mas não tem outro caminho a seguir, para salvaguardar os interesses dos seus obrigacionistas e poder cumprir o contracto de Trustees.

Estes esclarecimentos, que vos damos, todos os demos ao ministerio da marinha, em officio que lhe foi dirigido em 19 de janeiro de 1898.

Senhores accionistas :

Embora seja sempre a mesma a fé que temos no futuro da nossa empresa, receamos que só tarde se realizem as nossas esperanças. Commettimentos d'esta ordem demandam auxilios, que, actualmente, é baldado esperar dentro do paiz.

Nos outros paizes, quando se traça uma linha ferrea, esta é apenas considerada como a primeira enxadada no terreno, que se pretende arrotear, um simples utensilio da prodigiosa ferramenta, que serve para transformar por completo as regiões incultas.

Nos outros paizes, onde ha previdencia, onde não falta energia, onde abunda o capital, luz a sciencia e pulsa o patriotismo—uma linha ferrea nova é um convite ao trabalho sob todas as suas multiplas manifestações.

Um grupo estuda o terreno a atravessar pelo caminho de ferro e projecta ramaes, que o alimentem; outro procura o partido a tirar da cultura da região; um terceiro arranca ao seio do sólo o segredo das suas riquezas mineraes; não falta ainda quem explore as linhas d'agua navegaveis -- n'uma palavra, dentro em pouco, a somma total dos resultados auferidos das tarefas, que todos esses grupos se impuzeram, dá a riqueza.

O movimento, descripto n'essas poucas linhas, é a verdadeira gloria do Congo Belga.

Não comparemos o caminho de ferro do Congo com o nosso. A propria perfeição do nosso, com relação ao do Congo, é mais um erro da nossa administração

Na Belgica comprehendeu-se que o caminho de ferro devia ser apenas um instrumento, ao passo que o nosso, embora não seja assim, parece ter sido o unico objectivo.

Ao passo que, na Belgica, se montavam companhias para auxiliar a acção do caminho de ferro na valorização do territorio, em Angola não se vê signal de iniciativa.

Esta é a comparação a fazer, e o resultado, doloroso é confessal-o, é desanimador.

E raros se affligem com isso !

Esta verdade traz-nos á memoria, como uma das mais honrosissimas excepções, o nome de Almeida e Cunha, secretario geral do governo de Angola, que ha pouco falleceu, de cujo trabalho e de cujo amor ás colonias tanta lição havia a esperar.

Permitti, senhores, que vos proponha um voto de sentimento pela perda do benemerito funcionario, que na inauguração do ultimo kilometro da nossa linha tanto accentuou o seu enthusiasmo pelos beneficios, que d'esta vinham á colonia.

Outro voto igualmente sentido vos proporemos pela morte do homem illustre, que era presidente da nossa assembléa geral, o ex.^{mo} sr. conselheiro Antonio de Serpa Pimentel.

Cumprido este dever de respeitosa gratidão para com os mortos, testemunharemos aqui o nosso reconhecimento ao ex.^{mo} sr. conselheiro Ramada Curto, dignissimo governador geral de Angola, sempre prompto a auxiliar-nos em tudo o que possa contribuir para o interesse da Provincia.

Ao nosso conselho fiscal agradecemos a sua leal coadjuvação.

Em substituição do sr. marquez das Minas, está hoje á testa da direcção em i oanda o sr. Guedes Infante. São tão conhecidos os merecimentos e serviços d'estes dois cavalheiros, que desnecessario é pô-los em relevo.

Tendes este anno a proceder á eleição do presidente da assembléa geral.

Porto, 29 de outubro de 1900.

PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO,

Carlos Lopes.

Alexandre Peres.

Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

Parecer do conselho fiscal

SENHORES ACCIONISTAS :

Examinámos minuciosamente o relatório que vos é apresentado pelo conselho de administração da nossa companhia, assim como o balanço que encontramos junto a elle.

D'esse exame resulta a convicção de que o vosso conselho de administração em coisa alguma se apartou das prescripções do estatuto, bem como das resoluções tomadas em assembléa geral de 11 de novembro de 1898. Em virtude d'essas resoluções, foram attendidas as reclamações feitas pela Sociedade Constructora sobre differenças cambiais e juros pagos desde 1 de janeiro de 1894. A importancia d'essas reclamações, conjunctamente com outras verbas de que o relatório vos dá minuciosa informação, constitue a reclamação a fazer ao governo, reclamação motivada no rompimento do contracto de 1891.

As origens dos direitos da nossa Companhia são tão patentes e estão tão claramente apresentadas no presente relatório e nos relatórios antecedentes, que não duvidamos de que o governo tome a nossa reclamação na consideração devida.

O vosso conselho fiscal associa-se aos votos de sentimento propostos pelo conselho de administração pelo fallecimento do digno secretario geral do governo de Angola, ex.^{mo} sr. Almeida e Cunha e pelo do nosso illustre presidente da assembléa geral, o ex.^{mo} sr. conselheiro Antonio de Serpa Pimentel, bem como ao testemunho de reconhecimento ao ex.^{mo} sr. conselheiro Ramada Curto, dignissimo governador geral de Angola.

Concluindo, propomos :

- 1.º Que ao conselho de administração seja por vós dado um voto de profundo louvor e agradecimento pelos valiosissimos serviços prestados na direcção dos negocios da Companhia;
- 2.º Que procedais á eleição do presidente da assembléa geral, conforme é indicado pelo mesmo conselho;
- 3.º Que deis a vossa plena approvação ao relatório e contas que vos são apresentados.

Porto, 30 de outubro de 1900.

O CONSELHO FISCAL

Conde de S. Januario.

Presidente

Joaquim d'Almeida Peres.

Isidoro Marques Rodrigues.

José Eduardo Ferreira Pinheiro.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Trafego franco-portuguez

Ampliação das tarifas especiaes P. H. F. n.º 3 de grande velocidade para transporte de generos frescos e recovagens, e P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade para transporte de mercadorias de todas as qualidades.

Desde 1 de março de 1901 são tornados extensivos a todas as estações das linhas d'esta companhia, seja qual fôr o itinerario do transporte, os preços fixados para Lisboa nas tarifas acima citadas, e a todas as estações da linha da Beira Alta, inclusivé Figueira da Foz, os que as mesmas tarifas estipulam para Pampilhosa.—Lisboa, 22 de fevereiro de 1901.

Interrupções em Hespanha

Acha-se interrompida a linha de Zaragoza a Valladolid entre Alcuneza e Arco e entre Ariza e Almazan. Não se acceitam expedições de grande e pequena velocidade que tenham de passar pelas estações indicadas. Passageiros admittem-se entre Madrid e Almazan, Zaragoza e Arco e Valladolid e Almazan, ficando suprimidos os trens expressos 840 e 850 entre Madrid e Zaragoza.

Para as estações da linha de Soria não se admittem passageiros nem expedições de grande velocidade e as de pequena velocidade só com reserva pelos prazos de transporte. — Lisboa, 25 de fevereiro de 1901.

Restabelecido todo o serviço na linha do Oeste entre Salamanca e Astorga.

Lisboa, 27 de fevereiro de 1901.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Fornecimento de tubos

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 do proximo mez de março, pela 1 hora da tarde, na secretaria do conselho (edificio do ministerio das obras publicas) e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 96 tubos de cobre para caldeiras de locomotivas dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e 94 ditos para as do Minho e Douro.

Para ser admittido a licitar tem cada concorrente de effectuar na thesauraria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ou na do Minho e Douro, o deposito provisorio de 50\$000 réis para o fornecimento relativo a cada uma das direcções, ou a de 100\$000 réis para o fornecimento da totalidade.

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

As condições do concurso e caderno de encargos d'este fornecimento poderão ser examinados todos dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro.—Lisboa, 12 de fevereiro de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Terraplenagens, aqueductos e muro da rua do Loureiro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 14 de março do corrente anno, pela uma hora da tarde, se ha de proceder, perante esta Direcção, em Campanhã, ao concurso publico para a arrematação de terraplenagens e construcção de aqueductos e muro da rua do Loureiro, que constituem a empreitada H, na estação do Porto, d'estes caminhos de ferro.

O deposito provisorio a fazer para ser admittido como licitante será de 960\$000 réis, e o deposito definitivo de 5 por cento do preço da adjudicação.

O projecto e condições da arrematação e caderno de encargos pódem ser examinados, todos os dias uteis, desde as onze ho-

ras da manhã ás tres da tarde, no escriptorio do serviço de construcção, rua da Estação n.º 107, em Campanhã.—Porto, 22 de fevereiro de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de chapas d'aço

No dia 11 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas d'aço.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia. 28 rue Châteaudun.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.—Lisboa, 15 de fevereiro de 1901.

Fornecimento de taboas de pinho e paus de sobre

No dia 11 de março pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de taboas de pinho e paus de sobre.

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

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

Lisboa 22 de fevereiro de 1901.

Leilão

Em 11 de março proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as pagando o seu debito á companhia para o que deverão dirigir-se ao engenheiro em chefe da exploração, na estação de Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 9 de março de 1901 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.—Lisboa, 23 de fevereiro de 1901.

N.º 54.269, 18-9-1900, de Lisboa P, a Carregado, 1 caixa de refrigerantes. 83 kilos consig. Heitor dos Santos.

N.º 55.319, 30-9-1900, de Lisboa P. a Torres Novas, 8 malas de algodão em rama, 245 kilos, consig. Vassallo & Silva.

N.º 3.570, 6-10-1900, de Lourical a Porto Campanhã, 1 fardo de tecidos, 23 kilos, consig. José Antonio Figueiredo & C.ª

N.º 8.867, 3-10-1900, de Esmoriz a Elvas, 1 fardo de cordas, 48 kilos, consig. João Cardoso Galhardo.

N.º 9.441, 3-10-1900, de Cintra a Torres, 1 carroça de varaes, consig. Damião.

N.º 74.257, 18-10-1900 de Coimbra a Castello Branco, 4 volumes 3 volumes de roupa e 1 barril, 111 kilos, consig. Avelino.

N.º 34.824, 12-10-1900, de Santarem a Lisboa M., 1 caixa com filtro, 123 kilos, consig. Antonio de Vasconcellos.

N.º 22.112, 3-10-1900, do Central Porto a Lisboa P., 1 secretaria, 102 kilos, consig. Dr. Alexandre Braga

N.º 53.478, 8-9-1900, do Porto a Sabugal, 3 caixas de lumes, 50 kilos, consig. José Forte.

N.º 76.918, 20-10-1900, de Gaia a Lisboa M., 20 tambores de ferro, 1.500 kilos, consig. Manuel José da Silva.

N.º 9.811, 31-10-1900, do Porto Campanhã a Lisboa P., 6 caixas de vinho, 132 kilos, consig. Arthur da Silva.

N.º 72.768, 26-9-1900, de Coimbra a Abrantes, 7 fardos de sacos vassios, 155 kilos, consig. José Courinha.

N.º 5.871, 11-11-1900, de Carregado a Gaia, 1 caldeira de ferro, 11.370 kilos, consig. José Maria Alves & C.ª

N.º 76.490 19-11-1900, de Coimbra a Lisboa P., 20 fardos de mungo, 6.665 kilos, consig. João Augusto Correia.

N.º 26.815, 29-11-1900, de Lisboa P. a Dois Portos, 3 meios costaes de bacalhau, 93 kilos, consig. Alfredo Cardoso.

N.º 35.682, 7-11-1900, de Santarem a Lisboa P., 25 ceiras de esparto, 162 kilos, consig. Marianno de Caryalho.

Grande porção de toros de pinho,

ACENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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

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

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 13.

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. — Propr. Victor Sassetti.

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

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

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.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

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

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

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

CASCAES Hotel Central. — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro — Praça 8 de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

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

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

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

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

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

FARO Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

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

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

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

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

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

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

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

SANTIAGO (Galliza) Hotel Restaurant e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª

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

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

SOBRADO DE PAIVA Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º | Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Pernambuco, Bahia, R. de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres

Em 5 de Março

O paquete Danube.

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

AGENTES

Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.ºNo Porto: — W. G. Tait & C.^a — R. dos Inglezes, 23, 1.º

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

COMPANHIA REAL

Lisboa Sacavem Lisboa

Coimbra Figueira Coimbra

FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.
10-16 m.	10-40 m.	10-20 m.	10-50 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.
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.
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.
6-35 t.	6-55 t.	7-20 t.	7-55 t.
7-15 t.	7-40 t.	8-0 n.	8-25 n.
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.
9-35 n.	9-55 n.	11-0 n.	11-25 n.
10-15 n.	10-40 n.	—	—

C. SODRE	P. ARCOS	C SODRE	
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 t.	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.	a 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.
a 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	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-30 m.	7-36 m.	5-15 m.	6-14 m.
8-5 m.	9-12 m.	6-35 m.	7-34 m.
9-40 m.	10-45 m.	7-48 m.	8-57 m.
11-20 m.	12-27 t.	9-25 m.	10-25 m.
1-0 t.	2-7 t.	11-0 m.	12-1 t.
2-38 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.
7-38 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.
5:12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.

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.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 t.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Lisboa	Povoa	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
12-25 t.	1-28 t.	1-50 t.	2-49 t.
3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.
4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 t.	7-4 t.	5-0 m.	6-24 m.
12-30 n.	1-55 n.	7-35 t.	8-59 n.

Lisboa	Santarem	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
b 5-40 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12-5 t.
b 11-10 m.	1-36 t.	5-0 t.	b 7-42 t.

Lisboa	Porto	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	3-32 t.
a 8-0 m.	i 2-35 t.	4-0 m.	b 5-37 t.
b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.
11-0 m.	—	2-45 t.	5-58 m.
a 4-30 t.	i 11-30 n.	a 4-20 t.	m 11-35 n.
d 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.
8-45 n.	—	—	d 9-0 m.
10-30 n.	7-41 m.	—	—

Lisboa	Figueira	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.
7-35 m.	2-56 t.	3-40 t.	11-45 n.
6-30 t.	5-12 m.	11-10 n.	9-11 m.

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.
11-0 m.	—	—	b 5-37 t.
8-45 n.	7-40 m.	6-20 t.	4-10 m.
10-30 n.	—	—	5-58 m.

Lisboa	Badajoz	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	3-32 t.
11-0 m.	—	—	b 5-37 t.
8-45 n.	7-9 m.	6-55 t.	4-10 m.
10-30 n.	—	—	5-58 m.

Lisboa	Guarda	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
b 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	3-32 t.
11-0 m.	—	—	b 5-37 t.
8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	4-10 m.
10-30 n.	—	—	5-58 m.

Lisboa	Entronc.	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
b 1-10 t.	5-28 t.	4-0 m.	b 8-50 m.
b 4-35 t.	9-0 n.	6-0 t.	b 10-10 n.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
a 8-0 m.	12-13 t.	a 6-55 t.	n 11-35 n.

Alfarellos	Porto	Alfarellos	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.

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.

Aveiro	Porto	Aveiro	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-10 n.	c 5-52 m.	c 4-10 t.	g 6-54 t.
—	—	c 10-10 n.	h 1-29 n.

Ovar	Porto	Ovar	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
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	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-0 m.	c 8-50 m.	c 6-10 m.	7-1 m.
8-58 m.	9-50 m.	c 7-25 m.	8-15 m.
11-20 m.	12-25 m.	c 9-5 m.	9-55 m.
4-15 t.	5-15 t.	12-35 m.	1-36 t.
5-7 t.	6-20 t.	3-30 t.	4-30 t.

SUL E SUESTE

Lisboa	Setubal	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7- m.	8-35 m.	7-45 m.	9-40 m.
7-45 m.	10-5 m.	11-30 m.	1-10 t.
12-45 t.	2-20 t.	2-45 t.	4-45 t.
4-30 t.	6-6 t.	5-45 t.	6-30 t.

Lisboa	Extremoz	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.
4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.

Lisboa	Faro	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	6-30 m.

Lisboa	Pias	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.

Casa Branca	Evora	Casa Branca	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.

Casa Branca	Faro	Casa Branca	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-30 m.	7-10 t.	6-30 m.	7-30 n.

TUNES	POÇO BARRETO	TUNES	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
3-35 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.
8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.

FARO	POÇO BARRETO	FARO	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.

BEIRA ALTA

Figueira	Pamp.	Figueira	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-10 m.	6-40 m.	8-7 m.	9-52 m.
4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.

Pamp.	V. Formoso	Pamp.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-10 m.	4-30 t.	10-0 m.	5-55 t.
12-25 t.	6-34 t.	n 1-25 t.	6-45 t.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-52 m.

Mangualde	Guarda	Mangualde	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
p 10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.	4-25 m.

MINHO E DOURO

Porto	Braga	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
8-0 m.	10-35 m.	7-50 m.	9-35 m.
11-0 m.	1-20 t.	11-50 m.	2-15 t.
f 4-0 t.	5-0 t.	4-35 t.	7-10 t.
5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 n.

Porto	Valença	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.

Porto	Vianna	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
d 4-25 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-30 n.

Vianna	Valença	Vianna	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.

Porto	Barca d'Alva	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
7-30 m.	3-0 t.	s 11-0 m.	6-45 t.

Porto	Regoa	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-40 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
4-15 t.	8-25 n.	4-40 t.	11-20 n.

Porto	Penafiel	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-6 t.	7-35 t.	8-15 n.	9-40 n.

Regoa	Barca d'Alva	Regoa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.

GUIMARÃES

Porto	Guimaraes	Porto	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
f 4-25 m.	8-48 m.	4-40 m.	8-15 m.
8-0 m.	11-6 m.	11-20 m.	2-15 t.
f 11-0 m.	3-12 t.	q 1-25 t.	4-10 t.
5-30 t.	8-34 t.	4-5 t.	7-10 t.

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 16 de Março ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, vapor allemão **Bundesrath**. Sahirá a 7 de março. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, vapor francez **Brasil**. Sahirá a 12 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cette e Marselha, vapor francez **St. Mathieu**. Sahirá a 7 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Cordillere**. Sahirá a 11 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Iquitos, vapor inglez **Javary**. Sahirá a 16 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Madeira, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Heidelberg**. Sahirá a 5 de março. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a 11 de março Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Maranhão, e Ceará, vapor inglez **Grogory**. Sahirá a 5 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Marselha e Genova, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a 9 de março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



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



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a 15 de março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus, vapor allemão **Valdivia**. Sahirá a 24 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



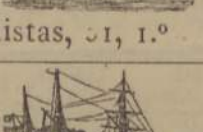
Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Rosario**. Sahirá a 7 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Maceió, vap. ingl. **Schoolar**. Sahirá a 6 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 5 de março. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas, 1, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Troja**. Sahirá a 7 de março. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Campagna**. Sahirá a 4 de março. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



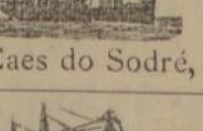
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Carolina**. Sahirá a 12 de março. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



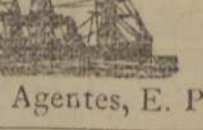
Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Concordia**. Sahirá a 22 de março. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de março. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 8, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 13 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 6, 1.^o



Vlissingen e Hamburgo, vap. all. **Kanzler**. Sahirá a 9 de março. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

A communicação mais rapida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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