

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e Administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Páginas
AS PROPOSTAS DE OBRAS PÚBLICAS, por O. S.	81
NOVO SERVIÇO URBANO	82
PARTES OFICIAIS — Regulamento geral da caixa de aposentos e socorros dos caminhos de ferro do Estado (continuação) — Portarias de 6 e 26 de fevereiro e 1 de março do Ministério das Obras Públicas	83
BILHETES ESPECIAIS	85
OS LOGARES NOS COMBOIOS	85
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO	85
O NOSSO BRINDE	86
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS	86
FALTA DE ESPAÇO	87
ASSEMBLÉA GERAL DA COMPANHIA NACIONAL	87
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	87 a 89
COMMERCIO PORTUGUÉS	90
EXPOSIÇÃO INSULANA	90
O COMBUSTÍVEL LÍQUIDO NA EUROPA	90
TRACÇÃO ELÉCTRICA	90
LINHAS PORTUGUEZAS — Arganil — Guimarães a Famalicão — Mirandela a Bragança — Venda de bilhetes e despacho de bagagens — Beira Alta — Sul e Sueste — Cintra à Praia das Maçãs — Minho e Douro — Benguela — Elevador de S. Sebastião — Nova linha — Comboios rápidos	91
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Estados Unidos	91
AVISOS DE SERVIÇO	92
ARREMATAÇÕES	92
AGENDA DÓ VIAJANTE	93
HORÁRIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1901	94
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	95

AS PROPOSTAS DE OBRAS PÚBLICAS

EORAM apresentadas na câmara dos deputados as propostas do sr. conselheiro Vargas relativas ás questões mais importantes que se comprehendem na complexa secretaria d'estado entregue á sua superior competência.

Versam essas propostas sobre o fomento agrícola, sobre a viação e sobre a indústria manufactureira.

Pela indole especial da nossa folha, a matéria que mais a interessa é a que se refere à viação, e assim, temos de nos referir com mais largueza ás propostas relativas á viação municipal e ás concessões de vias ferreas. Tão importantes são, porém, os outros diplomas, especialmente os referentes á viticultura, que não nos sofre o animo deixar de dizer duas palavras sobre tão momentosa matéria.

Já não é a primeira vez que nos referimos ao assunto.

Interessa elle tanto á riqueza nacional, afecta tão de perto a economia do paiz, que se impõe á nossa atenção, como as figuras que, n'uma tela bem ordenada, o pincel do artista coloca nos primeiros planos.

O sr. ministro das obras públicas procura resolver o problema com a criação em circunstâncias de vida desafogada, de duas instituições que tem sido lembradas muitas vezes, mas que nunca foram utilizadas devidamente — as adegas sociaes e as companhias commerciaes.

Estará nisto a solução completa? Não está, nem é este o pensamento do ministro.

Essas medidas facilitam a resolução, encaminham as coisas, orientam, mas não podem por si fazer tudo. A acção governativa não consegue nunca substituir-se por completo á acção individual. Não deve suprila.

Muito faz já, quando estimula ou promove o que, a bem dizer, podia ser feito pela simples iniciativa particular.

O estado tem feito muito pela agricultura. Diffundiu o ensino, promoveu o emprego dos adubos, auxiliou os lavradores nos ataques contra os inimigos das plantas vegetaes ou animaes, embarateceu os transportes, deu-lhes meios para que pudessem facilmente agremiar-se.

Podia ter feito mais, podia ter utilizado melhor, mais fructuosamente, mais economicamente as consideraveis sommas dispendidas numa matéria onde se curava mais do reclamo do que dos verdadeiros serviços aos agricultoras, mas é certo que alguma coisa se produziu e que os lavradores teem tido protecção e auxilio.

Por seu lado elles, animados na prosperidade dos que em melhores epochas vendiam bem os productos do solo, entregaram-se sem reflexão a plantações vastas, sem grande criterio, continuaram a fabricar os seus vinhos pelos processos empíricos tradicionalmente seguidos, não pensaram em acomodar os seus generos ás necessidades dos nossos mercados, não se associaram, não se agremiaram, e, quando veiu a crise, só clamaram contra os governos, de quem querem todas as provindencias com a rapidez e urgencia que a sua angustiosa posição realmente reclama.

O sr. Vargas, nas suas propostas, faz-lhes um serviço real e da-lhes algumas lições. Os lavradores hão de dizer consigo, que isto se poderia ter feito já sem propostas de lei.

Dirão tambem que é pouco, que o governo devia fazer tratados de commercio, eliminar o imposto de consumo, etc.

Mas isto, que é bom de dizer, é mal de fazer.

Tratados são contractos bilaterais em que as nações exigem compensações reciprocas. *Do ut des.* Para que nos comprem os vinhos, temos de lhes comprar outras coisas. Mas então havemos de alterar as pautas, e a nossa indústria protesta e reclama pois dentro da sua estufa pautal; receia immensamente as correntes de ar que se insinuarem pelas portas ou janellas que se abram nas alfândegas.

O imposto de consumo dá ao estado uma receita que não é para desprezar quando se impõe a necessidade de equilibrar o orçamento.

E' bom que o paiz venda todos os seus vinhos, que se favoreça o consumo interior pela diminuição do preço no mercado de Lisboa; mas isto apenas desloca a riqueza e não enriquece o paiz. Nem porque os lavradores vendam melhor o seu vinho em Lisboa se consegue que o paiz possa satisfazer melhor os seus encargos externos.

O que deve principalmente ter-se em vista é a venda

externa. A isto tendem as propostas, que se completam mutuamente, pois que pelas adegas sociaes se conseguirá produzir melhor vinho, com os typos regionaes, e pela companhia commercial se conseguirá lotal os, formando os typos commerciaes e promover a sua venda no estrangeiro, principalmente se o governo puder obter algumas vantagens nos tratados de commercio.

Para se saber a que concessão se poderá chegar quando se façam as negociações internacionaes, serve o inquerito estatistico das industrias, que se propõe tambem agora.

Por alli realmente aferimos o valor das industrias aclimadas e d'aquellas que vegetam enfermicas á custa do consumidor, sem compensações algumas para a riqueza nacional. Nós temos uma sympathia natural pelas industrias fabris. A nossa profissão, os nossos estudos, alguma pratica que temos, tudo nos leva a grande lucidez e indulgencia para as tentativas industriaes que se praticam em Portugal.

Mas pensando se bem, vê-se que estamos forçando as coisas, que ha industrias dignas de protecção e favor, e industrias que devem sacrificar-se ao bem do resto. A politica é a arte das medidas médias, disse já alguém. A média manda desamparar algumas industrias para melhor poder amparar a grande industria, que é a industria agricola, aquella d'onde nos deve vir o ouro com que compremos as machinas, o carvão e até muitas das materias primas para a laboração das industrias que nos ficam.

Agrada-nos a orientação do sr. ministro das obras publicas que assim traçou o verdadeiro caminho a seguir.

Será demorado por ventura o effeito das suas propostas, mas isso só quererá dizer que deviam ter sido feitas ha mais tempo, o que por ventura seria melhor do que gastarmos papel em kilometros de circulares mirabolantes.

A proposta sobre concessões de vias ferreas é um dos diplomas mais bem estudados que teem sido apresentados á apreciação da camara nestes ultimos annos. Ao lê-lo, mesmo rapidamente, logo se reconhece que foi escripto por quem tinha grande conhecimento pratico do assumpto. Nada falta, tudo está previsto.

O relatorio é uma peça instructiva que demonstra bem a *sans façon* com que tanta vez se procede em assuntos de tamanha magnitude.

Teem-se feito concessões por leis, por decretos, por portarias, por alvarás e até sem nenhuma d'estas coisas!

D'aqui resultam *carrapatas* ás vezes pouco edificantes.

A lei de 14 de julho de 99 pretendeu regular o assunto, e dizemos pretendeu, porque nada regulou. O poder executivo assumiu a auctorização para fazer concessões sem concurso, mas regulou as eoisas tão bem, que um pedido de concessão de linhas ao norte do paiz, feito por um engenheiro italiano ha alguns meses residindo em Portugal, não pôde ter andamento.

As concessões de vias ferreas ficam dependentes d'un processo analogo ao adoptado para as concessões de minas e de patentes d'introducção de novas industrias.

A proposta comprehende 8 bases. Na primeira define-se quaes as linhas do dominio publico e a de viação urbana, que são as que não ultrapassam o perimetro das povoações e classificam-se as linhas em caminhos de ferro de interesse geral e de interesse particular.

Na segunda estabelece-se a doutrina relativa á classificação que é feita por lei, a não ser que a extensão da linha seja superior a 10 kilometros.

Na terceira indica-se a forma de se fazerem os pedidos de concessão.

Na quarta trata-se dos auxilios que o estado concede para promover a construcção, auxilio que não fica ao arbitrio do poder executivo, mas que é estipulado na lei da concessão.

A quinta refere-se ás condições impostas aos concessionarios.

Seguem-se as bases sobre o modo de effectuar as concessões e de as transmittir ou resgatar e as prescrições sobre a sua caducidade.

Tudo previsto.

Só nos parece que houve exagero nas disposições e que o poder executivo fica demasiado limitado nas suas atribuições por esta proposta. Comprehendemos que para uma grande linha seja necessário uma lei, não só pela importancia dos encargos que se assumam, mas pela extensão dos interesses afectados; para pequenas concessões parece-nos que será demasiada demora a de esperar a resolução do parlamento que tanta vez se ocupa mais de questões politicas do que de administração.

Mas este excesso de precaução é talvez uma virtude, e mais vale que assim fique para que não venha a acontecer que se façam novamente concessões por portarias ou alvarás.

Noutro numero nos referiremos á proposta sobre as estradas municipaes.

O. S.

Novo serviço urbano

Segundo consta, a Companhia Real estuda um novo serviço que é de enorme commodidade para o publico, e em que já pensáramos, sem com isto querer dizer que a iniciativa d'esse melhoramento não pertence, por completo, áquella direcção.

Trata-se da abertura da linha marginal, pelos terrenos do porto de Lisboa, entre o seu actual *terminus*, junto á alfandega, e o Caes dos Soldados.

Este serviço permitirá ás pessoas que habitam ou teem as suas occupações para o lado oriental da cidade poderem ir d'ahi directamente para as linhas de Sacavem, de Cintura ou de Cintra, sem necessidade de vir tomar os comboios ao Rocio.

Com effeito, estabelecida uma estação, que pôde ser de construcção bem simples, no terreno junto á alfandega, uns comboios tramways partiriam d'alli, parando no Terreiro do Trigo, Caes dos Soldados, Xabregas e Chellas, indo a Braço de Prata, onde a sua chegada poderia coincidir com o cruzamento dos ascendentes e descendentes da linha de Cintura.

Um ou outro comboio, em vez de tomar esta linha, desde a bifurcação de Xabregas, parece que irá directamente pela Cintura e bifurcação de Bemfica, a Cintra, podendo os passageiros que se destinem para os lados de Sacavem passar em Chellas para os que partem do Rocio.

Assim ficam estabelecidas pela Companhia Real as relações entre os varios pontos da cidade e os numerosos apeadeiros dos suburbios, hoje tão povoados e que mais preferidos serão para habitação effectiva quantas mais commodidades o publico vá tendo no seu transporte.

Com os novos apparelhos de interrupção de passageiros de nível, de signalização e outros, que asseguram a circulação, ainda nos pontos mais perigosos, não haverá inconveniente no percurso dos caes novos a atravessar. Demais, uma locomotiva pequena rebocando uma ou duas carruagens leves, provista de bons freios automaticos e manuaes, por um caes pouco frequentado

ou só frequentado por trafegadores que estão hoje já bem praticos de ver passar os comboios de mercadorias e em breve se habituariam a respeitar a dos de passageiros, é incomparavelmente muito menos perigoso do que um carro electrico em plena via publica, só entregue aos cuidados d'um simples conductor, nem sempre previdente e cauteloso, como o provam os desastres que em toda a parte se estão dando com estes carros, sendo por isso alcunhados, na Europa como na America, «os mata-gente.»

Haja vista os desastres que ha mezes se deram em Paris, os que se tem dado em Madrid, onde este sistema de viação está apenas a nascer.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

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

(Continuação).

CAPITULO IV

Instrucção

Art. 33.º A caixa poderá instituir, com prévia approvação do conselho, nas estações que a commissão administrative julgar conveniente, ouvida a respectiva delegação, escolas permanentes ou temporarias de ensino primario, diurnas ou nocturnas, para ensino dos empregados e operarios, dos seus filhos, parentes e pupillos menores de ambos os sexos, quando nessa localidade faltarem os meios de instrucción.

Art. 34.º Poderão ser igualmente instituidas pelo governo escolas industriaes elementares para o ensino profissional, theorico e pratico, de aprendizes e operarios, junto das officinas do Barreiro e Campanhã.

Art. 35.º A administração porá á disposição da caixa local apropriado e a mobilia necessaria para o funcionamento das escolas, cujo custeio ficará a cargo da caixa.

Art. 36.º As escolas industriaes serão custeadas pela caixa, e subsidiadas pela direcção geral do commercio e industria, ficando sujeitas á sua inspecção. O ensino será nellas ministrado pelo pessoal technico da direcção respectiva, devidamente remunerado.

Art. 37.º As escolas a que se referem os artigos antecedentes serão gratuitas, e a frequencia das de ensino primario obrigatoria para os filhos menores dos empregados e operarios que viverem na localidade ou nas suas vizinhanças, e que não receberem por outra forma a instrucción devida.

§ unico. Poderá tornar-se obrigatoria para os aprendizes a frequencia das escolas industriaes.

Art. 38.º Haverá, junto de cada escola e a cargo do respectivo professor, uma bibliotheca para instrucção e recreio do pessoal, organizada com livros obtidos por compra ou por offerta.

Art. 39.º A caixa poderá instituir premios conferidos aos alunos das escolas que mais se distinguirem pelo seu aproveitamento.

Art. 40.º As regras para a organização e funcionamento das escolas e bibliothecas farão objecto de regulamentos especiaes.

CAPITULO V

Habitações

Art. 41.º O conselho de administração mandará edificar, nos termos regulamentares, casas economicas e hygienicas para habitação do pessoal, nas estações onde forem julgadas necessarias, as quaes serão consideradas obras complementares da linha, e postas á disposição da caixa para serem alugadas por modica renda, paga mensalmente por desconto no vencimento do arrendatario.

Art. 42.º A sublocação d'estas casas só pôde ser feita a empregado ou operario da direcção, e mediante a devida auctorização.

Art. 43.º As rendas das casas alugadas nos termos do artigo precedente constituem receita da caixa, a cargo da qual fica a conservação e reparação das mesmas, para o que o serviço de via e obras da direcção respectiva lhe prestará o necessário auxilio de pessoal dos quadros.

CAPITULO VI

Fornecimento de generos

Art. 44.º Serão organizados armazens para fornecimento de generos e outros objectos de primeira necessidade ao pessoal, pagos por desconto mensal nos vencimentos.

§ 1.º Os lucros dos armazens constituirão receita da caixa.

§ 2.º Os regulamentos especiaes d'estas operações serão elaborados pela commissão administrative da caixa, e por ella submetidos á sancção do conselho. Pela mesma commissão serão propostas ao conselho as quantias que devam ser empregadas no abastecimento dos armazens.

Art. 45.º E' concedido o transporte gratuito dos generos destinados aos armazens ou por estes fornecidos aos empregados.

Art. 46.º Cada armazem estará a cargo de um gerente, coadjuvado pelo pessoal necessário, sob a direcção e fiscalização da delegação respectiva.

Art. 47.º Será facilitada ao pessoal a compra de generos ou objectos, que os armazens não forneçam, em estabelecimentos publicos ou particulares que se prestem a fornecelos com a conveniente redução de preço pago directamente pelo empregado ou por intermedio da caixa, segundo as convenções que fôrem estipuladas, sendo a respectiva importância satisfeita pelo pessoal por descontos mensais nos vencimentos.

Art. 48.º O abono mensal para fornecimentos de viveres e outros objectos pelos armazens ou por intermédio da caixa não poderá ser superior a dois terços do vencimento do empregado ou operario.

§ unico. Este limite será fixado em relação á feria semanal para certas categorias do pessoal jornaleiro, quando assim convenha.

CAPITULO VII

Adeantamentos

Art. 49.º A caixa poderá, para auxiliar o pessoal em circunstancias criticas, fazer-lhe adeantamentos por conta dos vencimentos, quando os pedidos tenham justificação satisfactoria e os interessados sejam merecedores do auxilio que sollicitam.

Art. 50.º Os adeantamentos a que se refere o artigo anterior são inacumulaveis com os que os empregados recebem da Caixa Geral de Depositos;

Art. 51.º Os adeantamentos serão feitos nos termos do respectivo regulamento especial, elaborado pela commissão e aprovado pelo conselho, devendo ser nelle attendidas as seguintes prescrições:

1.º Os pedidos devem ter informação favoravel do respectivo chefe de serviço e carecem de deferimento da commissão administrative;

2.º A importancia dos adeantamentos não poderá exceder normalmente dois meses do vencimento, salvo casos muito excepcionaes e devidamente justificados, em que poderão atingir quanta equivalente a tres meses de vencimento;

3.º Não poderão ser concedidos adeantamentos sem que o requerente esteja quite pela importancia de qualquer outro anteriormente concedido;

4.º O juro dos adeantamentos será de $1/2$ por cento ao mes, contando-se por mezes civis e recaindo sómente sobre a importancia efectiva da dívida em cada mes;

5.º O prazo de reembolso não poderá exceder doze mezes;

6.º Os vencimentos, abonos, fianças e quaisquer outras quantias de que seja credor o empregado ou operario falecido ou despedido, responderão pelas importancias em dívida por adeantamentos, com excepção da pensão ou da joia e quotas a que a viúva e filhos tenham direito que serão pagas sem deducção de qualquer débito para com a caixa.

CAPITULO VIII

Auxilios extraordinarios

Art. 52.º A caixa contribuirá para as despesas do funeral dos empregados ou operarios com uma quantia estipulada conforme as circunstancias, cujo maximo será fixado pela commissão administrative, assistindo a esta o direito de exigir que os funeraes sejam feitos com a decencia correspondente á importancia do subsídio concedido.

Art. 53.º Poderá ser concedido pela caixa um donativo especial á viúva e orphãos menores ou orphãs solteiras do empregado ou operario que falecer sem legar direito á pensão, quando fiquem em precarias circumstancias e pelo seu bom comportamento sejam dignos de socorro.

Art. 54.º Poderão igualmente ser concedidos donativos especiaes aos empregados e operarios que estejam em circumstancias extraordinariamente precarias, especialmente pelo encargo de familia numerosa, e se distingam pelo seu bom serviço e comportamento.

Art. 55º Os donativos a que se referem os artigos antecedentes podem ser pecuniarios, ou realizados em objectos de primeira necessidade, tais como viveres, medicamentos, roupas.

Art. 56º O conselho de administração diligenciará obter a admissão, como pensionistas, dos menores, orphãos de empregados ou operários, sem recursos para se educarem, em asilos, escolas agrícolas, casa-pias, ou outros estabelecimentos públicos ou particulares de educação, conforme as indicações e propostas da comissão administrativa da caixa.

CAPITULO IX

Socorros na doença

Art. 57º Incumbe à caixa a aquisição dos medicamentos necessários para abastecimento das ambulâncias de estações, comboios e vapores e a distribuição gratuita de quinino nas regiões insalubres.

Art. 58º Constituem igualmente encargo da caixa as despesas feitas nos hospitais com o tratamento de empregados ou operários, vítimas de acidentes em serviço e enviados para aqueles estabelecimentos por ajuste autorizado da administração, e bem assim os honorários de médicos estranhos ao serviço de saúde, chamados extraordinariamente em caso de urgência a prestar socorros às vítimas de acidentes quando não for possível recorrer aos médicos da administração.

Art. 59º Os abonos de subsídio na doença aos empregados administrativos, a que se refere o § 3º do art. 66º do regulamento de 16 de dezembro de 1899, constituem encargo da caixa, e são concedidos pela comissão administrativa em vista das circunstâncias e dos antecedentes de serviço do empregado.

Art. 60º Os subsídios na doença ao pessoal jornaleiro a que não é aplicável a disposição do art. 108º do regulamento das direcções, aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, concedidos pela caixa, a qual abonará metade do salário fixo aos operários no caso de impossibilidade temporária por doença.

§ 1º O abono a que se refere o artigo precedente só em casos excepcionais e mediante autorização da comissão administrativa poderá prolongar-se além de dois meses até o limite máximo de quatro meses.

§ 2º A doença por tempo inferior a três dias não dá direito a subsídio.

Art. 61º Quando a impossibilidade temporária resultar de desastre ou ferimento ocasionado pelo serviço, o subsídio abonado poderá atingir a totalidade do salário fixo.

Art. 62º Abono algum poderá ser concedido, quando o ferimento ou doença resulte de rixa, desregramento, ou acidente em trabalho estranho ao serviço do caminho de ferro ou ao trabalho doméstico.

Art. 63º Os subsídios por doença carecem, para serem concedidos, de proposta feita pelo serviço a que pertence o empregado ou operário, visada pelo serviço de saúde e remetida à delegação da caixa pela direção.

Art. 64º A comissão administrativa e as suas delegações farão verificar, sempre que o julguem conveniente, o estado de saúde dos empregados ou operários subsidiados.

Art. 65º Os empregados ou operários que simularem doença serão privados, por tempo não inferior a um ano, das vantagens conferidas pelo presente regulamento, sem interrupção de pagamento de quotas e sem prejuízo de outras penas disciplinares aplicáveis.

Art. 66º A caixa poderá contribuir para os socorros médicos prestados ao pessoal, remunerando, em casos especiais e por serviços extraordinários, bem determinados e devidamente justificados, o pessoal do serviço de saúde.

Art. 67º Poderão ser concedidos pela caixa abonos suplementares de vencimento aos empregados e operários dos quadros, que tem de residir e trabalhar em localidades sezonáticas, a fim de melhor poderem prevenir-se contra a ação deleteria do ambiente.

§ 1º A importância destes abonos, os agentes a que podem ser concedidos, as localidades a que são extensivos e as condições a que ficam sujeitos, serão indicadas em instruções especiais.

§ 2º A comissão administrativa e as suas delegações promoverão, no interesse da caixa e do pessoal, as providências sanitárias conducentes à salubridade das linhas e suas dependências e às boas condições higiênicas do serviço.

CAPITULO X

Disposições gerais e transitorias

Art. 68º São concedidas as seguintes vantagens aos actuais empregados e operários dos quadros e addidos, inscritos como contribuintes da caixa:

1º Contagem, para os efeitos da reforma, de todo o tempo de serviço efectivo do Estado em caminhos de ferro;

2º Dispensa de pagamento de joia aos que tiverem tempo de serviço superior ao limite prescrito no art. 25º e seus parágrafos;

3º Redução da joia à importância de seis quotas, paga em doze prestações mensais, para os que, sem terem atingido o limite fixado no número anterior, contem mais de quinze anos de serviço;

4º Pagamento, pelos que tiverem menos de quinze anos de serviço, da joia estipulada no artigo 10º, em sessenta prestações mensais;

5º Reconhecimento do direito da viúva, filhos menores e filhas solteiras às seguintes pensões:

a) Um sexto da pensão de aposentação a que o empregado tiver direito, se contar na ocasião do falecimento cinco anos de contribuição para a caixa;

b) Um terço da referida pensão, se contar dez anos de contribuição;

c) Metade da referida pensão se contar quinze anos de contribuição;

d) Dois terços da mesma pensão com qualquer tempo de contribuição, quando o falecimento do empregado tiver ocorrido por desastre em serviço da administração.

6º Faculdade, concedida aos que forem aposentados antes de terem, como contribuintes da caixa, o tempo previsto nas alíneas do número antecedente, de continuar a pagar a quota que lhes cabia antes da aposentação para adquirirem o direito a legar pensão à família.

Art. 69º A inscrição, como contribuinte da caixa, é obrigatória para os actuais empregados administrativos e para os machinistas, fogeiros, guarda-freios, capatazes de via e de estação, serventes de escriptorio, contramestres das oficinas, mestres de vapor e revisores de material. O restante pessoal jornaleiro que se não inscrever perde o direito à aposentação, ao abono na doença e a todas as vantagens asseguradas pela caixa ao pessoal.

Art. 70º As verbas inscritas no orçamento da despesa de exploração dos caminhos de ferro do estado para pagamento de subsídios a invalidos e para aquisição de medicamentos, constituirão dotação anual da caixa de aposentações, além dos subsídios previstos no artigo 5º.

§ único. O pagamento dos subsídios concedidos antes da constituição da caixa ficará a cargo d'esta.

Art. 71º Ficará a cargo da caixa o pagamento dos subsídios que até a presente data tenham sido concedidos a famílias de empregados falecidos.

Art. 72º Será concedido um subsídio às viúvas e filhos de empregados ou operários falecidos com mais de vinte e cinco anos de serviço, cujos requerimentos se achem pendentes de solução, não podendo o referido subsídio exceder um terço da pensão de reforma que áquelas competiria, se vivos fossem, nos termos do presente regulamento.

Art. 73º Será concedida desde já a reforma, nos termos do presente regulamento, aos empregados e operários cuja impossibilidade física permanente houver sido reconhecida antes da organização da caixa, não podendo, porém, a respectiva pensão exceder metade do vencimento, nem ser inferior em caso algum ao limite fixado no § 3º do art. 27º.

§ único. A pensão concedida, e bem assim a que a usufruem ao presente os invalidos subsidiados, cessará com o falecimento do empregado ou operário a que houver sido concedida.

Art. 74º Os actuais chefes de serviço e inspectores que contem mais de vinte anos de serviço, poderão ser aposentados desde já com a pensão máxima estipulada no § 1º do artigo 27º, ficando limitados respectivamente a cinco e dez anos os prazos fixados nas alíneas b) e c) do artigo 68º.

Art. 75º As vantagens concedidas pelo presente regulamento só se tornarão efectivas para o pessoal que de futuro fôr admitido, um ano depois da inscrição na caixa.

Art. 76º É permitida a inscrição, como contribuintes da caixa, ao pessoal jornaleiro eventual, com as restrições, porém, do artigo anterior.

Art. 77º Os trabalhos preparatórios da organização da caixa serão efectuados de modo que esta se encontre em pleno funcionamento no princípio do próximo ano económico.

Art. 78º Se de futuro a caixa fôr reorganizada em condições diversas das prescritas pelo presente regulamento, os empregados e operários que a esse tempo pertençam aos quadros do pessoal com direito a reforma poderão optar pelas condições actuais ou pelas que fôrem estabelecidas, segundo mais lhes convier.

Art. 79º Os operários e empregados que fôrem reformados continuarão a gozar das vantagens da concessão de bonus, para si e suas famílias, nas linhas do Estado.

Art. 80º Fica revogada a legislação em contrário.
Paço, 31 de janeiro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas Repartição d'obras públicas

Sua Majestade a Rainha, Regente em nome do Rei, a quem foi presente a conta de liquidação de garantia de juro apresentada pela Companhia Nacional de caminhos de ferro, concessionária do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao

periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1900 (1.º semestre do anno economico de 1900 a 1901): ha por bem, conformando se com o parecer do conselho technico d'obras publicas, aprovar a referida liquidacão, e ordenar que á companhia seja paga, salvas as disposições do art. 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892 a quantia de 28:617\$824 réis, como liquidacão provisoria da garantia do juro do 1.º semestre do anno economico de 1900 a 1901.

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

Paço, em 6 de fevereiro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade a Rainha, Regente em nome do Rei, a quem foi presente a conta de liquidacão de garantia de juro, apresentada pela Companhia Nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1900 (primeiro semestre do anno economico de 1900 a 1901): ha por bem, conformando-se com o parecer do conselho technico de obras publicas, aprovar a mesma liquidacão e determinar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do art. 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 18:836\$520 réis, importancia liquidada da referida garantia de juro.

O que se communica ao director fiscal de caminhos de ferro explorados por companhias para os devidos effeitos.

Paço, em 6 de fevereiro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Repartição de obras publicas

Sua Majestade El-Rei, conformando se com o parecer do conselho technico de obras publicas: ha por bem aprovar o projeto de ampliação dos edificios das estações da Povoa, Alverca, Alhandra e Azambuja, do caminho de ferro de Leste, apresentado pela Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes.

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

Paço, em 26 de fevereiro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento de Antonio Luiz Soares Duarte e Paulo Ferreira, pedindo a concessão de uma linha americana de via estreita, com tracção a vapor ou electrica, assente sobre o leito das estradas reaes n.ºs 4 e 31: ha por bem, conformando se com o parecer do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, datado de 26 de fevereiro findo, ordenar que, para cumprimento do disposto no decreto de 6 de outubro de 1898, seja aberto perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, o respectivo inquerito administrativo de utilidade publica.

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

Bilhetes especiaes

Festas em Sevilha — Como nos annos anteriores annuncia-se já o serviço de comboios especiaes e bilhetes por preços reduzidos para os attraentes festejos de semana santa e feira que se realizam em Sevilha, aquelles nos dias 3 a 7 e esta nos dias 15 a 18 d'abril proximo.

Os preços são, por ida e volta, de Lisboa, em 1.ª classe 18\$300; 2.ª 12\$900; 3.ª 8\$600 réis; do Porto, 21\$300, 14\$900 e 10\$100 réis respectivamente.

Além dos comboios ordinarios, para os quaes os bilhetes são válidos para ida de 29 do corrente até 17 do mez proximo e para volta de 6 a 25 haverá quatro comboios especiaes de ida e volta nos dias 30 do corrente, 2, 15 e 17 d'abril, partindo de Lisboa ás 4 da tarde para chegar a Sevilha ás 9 da manhã, e voltando de lá nos dias 1, 8, 16, 22 d'abril ás 7 e 55 da tarde para chegar a Lisboa ao meio dia e 42.

Estes comboios levam wagon leito, e restaurante só até e desde Badajoz.

Adiante vae o Aviso.

Os logares nos comboios

Um viajante veiu, no *Diario de Noticias*, lembrar uma ideia que nunca ocorreria no mundo a tanta gente que tem pensado em resolver este problema.

O nosso paiz, não tendo a honra de ter inventado a polvora nem a direcção dos balões, tem jus á gloria de encontrar uma solução n'esta difícil interrogacão que preoccupava todos os espiritos — marcar logar n'um comboio, sem ser com uma mala! Eureka!

O viajante lembra ao mundo que o meio pratico de marcar os logares é... marcar os logares; isto é, numeralos e vender os bilhetes com os numeros correspondentes. Parece incrivel como ainda ninguem se tenha lembrado d'isto!

Tem apenas um inconveniente, mas esse é certamente de facil remedio para o «viajante epistolographo» se elle pensar no caso. Temos homem para as grandes dificuldades, elle nos tirará d'ellas.

O bilheteiro da estação d'origem vae numerando os bilhetes á proporção que os vae vendendo, mas como não olha a destinos, succede que na estação intermedia precisaria esperar-se pela chegada do comboio para saber quaes os logares que vinham vagos e só depois d'isso se poderiam vender os bilhetes e despachar as bagagens. Com uma horasita de paragem tudo se conseguia.

Diz o «viajante» que na linha de S. Paulo a Santos (no Brazil, não é a nossa linha do Conde Barão) se faz isso. N'essa linha que tem menos de 40 kilometros será isso possivel, nos grandes expressos, se elles são como os tremvias de lá, que, segundo um amigo nosso, páram á porta dos barbeiros esperando que os passageiros vão fazer a barba.

Mas a sua applicação nos nossos comboios seria facil, segundo o correspondente do *Noticias* — elle lá sabe como, não lhe prescrevemos o mysterio.

Bem dizia dogmaticamente um pobre rapaz nosso conhecido: Elle sempre ha coisas!...

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

1.ª Secção — 6.ª Questão

Construcção e provas de pontes metallicas

(Continuação)

8.º O congresso finalmente reconhece que seria util estudar em cada paiz se são bem justificadas as cargas crescentes impostas aos serviços da via e da infrastrutura por vehiculos cada vez mais pesados postos em circulação pelo serviço da tracção.

Este estudo respeita principalmente a via e as pontes metallicas de vãos médios, cuja reconstrucção no curso da exploração occasiona incommodos e despesas consideraveis. Nas pontes metallicas pequenas as substituições effectuam-se facilmente pelo lançamento lateral no intervallo da passagem de dois comboios. Nos tramos metalicos grandes, as reconstrucções ou substituições não se effectuam quasi nunca (Couway, Britannia, Sata), visto a pequena importancia do papel que desempenham as cargas moveis. Mas em todas as obras comprehendidas entre estes extremos, e na via, o estudo de que se trata tem grande importancia;

9.º As sobrecargas de prova usadas em quasi todos os paizes para as pontes metalicas de caminhos de ferro são indispensaveis para obras de pelo menos

10^m de vão; constituem nma garantia de segurança que se deve aos passageiros e ao pessoal do serviço.

Todavia os resultados favoraveis fornecidos por estas provas não constituem senão uma indicação para os engenheiros e não dispensam de forma alguma o serviço pormenorizado de inspecção e de conservação concernente a todas as partes componentes de cada construcção.

E' recommendavel em todos os casos duvidosos que se examine o trabalho do metal por meio de medições directas feitas nas proprias peças;

10.^a Em virtude das numerosas pesquisas feitas para a determinação do trabalho effectivo das diversas partes das obras metalicas e da tendencia manifesta para subtrahir estas obras á influencia das tensões secundárias, o conpresso, sob proposta dos engenheiros Bél-lubsky e Goupil, propõe que se inscreva no programma da proxima sessão as questões seguintes:

a) Que processos se teem empregado para a medição dos esforços effectivos desenvolvidos nos diversos elementos das construcções metalicas?

b) Em que proporções teem as disposições praticas adoptadas conseguido realizar uma diminuição nas tensões secundárias nas diversas partes das obras metalicas?

*

A assembléa plena aprovou estas conclusões com a ligeira modificação que consistiu em suprimir na tabella da conclusão 7.^a a primeira linha e com o additamento proposto pelo engenheiro Xavier Cordeiro, nosso distinto collaborador, que é do teor seguinte:

11.^a O congresso, admittindo que os dois methodos de calculo por meio das cargas isoladas ou pelas cargas uniformes equivalentes pôdem ser indiferentemente adoptados, nota que não traduzem de modo inteiramente satisfactorio os resultados da observação obtidos na medida das flechas das vigas ou na medida directa das tensões e pressões d'estas peças. Propõe portanto, a pedido do engenheiro Cordeiro, que se inscreva no programma da proxima sessão a questão dos aperfeiçoamentos a fazer na theoria da resistencia das vigas rectas, de modo a ficar mais harmonica com os factos observados.

Questão VII

Concordancia das inclinações differentes no perfil

Havia quatro relatores, sendo encarregado o engenheiro Sabouret do caminho de ferro d'Orléans de apresentar as conclusões dos diversos pareceres.

Estas conclusões foram aprovadas sem discussão. São as seguintes:

1.^a A concordancia das inclinações differentes do perfil pôde effectuar-se sem dificuldades sérias, salvo alguns casos excepcionaes, como por exemplo á entrada d'uma estação importante.

2.^a Nas linhas de pequenos declives basta confiar no golpe de vista dos agentes da conservação;

3.^a Quando os declives atingem ou ultrapassam 10^{mm} por metro, convem regular o modo de as concordar, tendo isso em attenção para o estabelecimento da via.

A curva da concordancia pôde indiferentemente ser circular ou parabolica pois se confundem sensivelmente na practica. Basta determinar exatamente as extremidades e o vertice e ligar estes tres pontos por uma linha continua.

4.^a Não parece util dar-lhes raios superiores a 5.000^m.

O raio de 2.000 ainda basta quando a velocidade não vae além de 50 kilometros por hora.

5.^a Recomenda-se principalmente que se evite o fazer coincidir uma mudança brusca de declive com uma origem de curva.

O NOSSO BRINDE

Não podemos ainda fixar d'uma forma definitiva quando o *nosso brinde* d'este anno, um bello mappa da Belgica com todas as suas linhas ferreas, será distribuido aos srs. assignantes.

A sollicita direcção de exploração do ministerio dos caminhos de ferro da Belgica já a nosso pedido auctorizou a lithographia a fazer-nos a tiragem, a qual não podia ser feita sem aquella auctorização por ser o mappa perfeitamente official publicado sob os auspicios d'aquelle ministerio, ao qual aqui agradecemos a amabilidade que teve para com a nossa *Gazeta*.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Serões. — Começou a publicar-se em Lisboa uma revista mensal illustrada, subordinada ao titulo *Serões*, sob a escrupulosa direcção de dois escriptores distintos e experimentados.

A nova publicação é, seguramente, uma das melhores que teem visto a luz da publicidade em Portugal, é das mais economicas, pois que cada numero, formando uma elegante brochura de 72 paginas, impresso em bom papel, illustrado abundantemente, custa apenas 200 réis.

Quanto á parte literaria e artistica, facil é aprecial-a pelo summario d'este primeiro numero: A resgatar viadas, com 16 illustrações; Suprema revolta, com 3 illustrações; De Lisboa a Moçambique, por Antonio Ennes, com 14 illustrações; Estava escripto, conto americano, com 3 illustrações; A resposta do inquisidor, poesia de Gonçalves Crespo, com 1 illustração, copia de quadro; A palavra transmittida pela luz, com 3 illustrações; Gavota, musica para piano, por Augusto Machado; Santa Adozinda, novella, por Abel Botelho, com 4 illustrações; União pela vida, com 7 illustrações; Modas, variedades.

A revista *Serões* é, pois, uma esplendida publicação digna de emparelhar com muitas das suas congêneres do estrangeiro.

Assigna-se na calçada do Cabra, 7, Lisboa.

— *Historia da Revolta do Porto*. — Começou a publicar-se e tem sahido com toda a regularidade, em fasciculos semanaes de 16 paginas, esta obra de analyse e investigação, de que são autores João Chagas e o ex tenente Coelho, que, pela accão que tiveram no movimento insurreccional de 31 de janeiro de 1891, teem toda a competencia para a escrever e documentar.

A *Historia da Revolta do Porto* é editada pela Empresa Democratica de Portugal, rua dos Douradores, 29, Lisboa. Assigna-se aos fasciculos de 16 paginas, ao preço de 60 réis e aos tomos mensaes de 5 fasciculos, ao preço de 300 réis pagos no acto da entrega.

— *A Moda Illustrada*. — Recebemos e agradecemos o n.^o 630 d'esta excellente revista, cujo summario é o seguinte:

A ultima moda, illustrada com 2 gravuras. — Jornal de bordados, illustrado com 4 gravuras, e um molde cortado. — A mulher. — A questão feminista. — A mulher contra o alcool. — A instrucción feminina. — Trabalhos manuaes, illustrado com 2 gravuras. — Os figu-

rinos, ilustrado com 14 gravuras. — As grandes lendas da humanidade (A lenda do Judeu errante). — A educação da mulher. — Minha mãe. — O casamento nos diversos povos. — Ideal artístico. — Mulheres. — Mais mundos. — A educação. — Camisa para homem, ilustrado com 1 gravura e um molde cortado. — Receitas.

— Velo Club de Lisboa. — Temos presente o relatorio e contas da direcção e parecer do conselho fiscal d'esta associação que é, seguramente, uma das que em Lisboa mais trabalha para o levantamento e prosperidades do sport velocipedico.

O referido documento mostra as prosperidades do *Velo-Club*, o que nos apraz registrar.

— Companhia de Seguros Fidelidade — Também a direcção d'esta benemerita companhia teve a delicadeza de nos enviar o seu relatorio da gerencia finda em 31 de dezembro.

A companhia *Fidelidade* é, entre as suas congêneres, uma das mais prospertas e das que disfruta mais seguro e largo credito em todo o paiz, onde conta milhares de segurados. Administrada com escrupuloso cuidado, a sua situação financeira, sempre boa, melhora de anno para anno, o que facilmente se pôde compreender pelo dividendo que a direcção propõe no relatorio que temos presente: 80.000 réis por accão, — e pelos lucros liquidos: 110.556.992 réis.

— Exposição de Paris. — Sob o titulo: *Portugal — Catalogue officiel — Notice statistique sur le Portugal et ses colonies*, acaba a acreditada livraria Aillaud & C.ª de publicar um livro sob todos os pontos de vista util e interessante: é, como o titulo indica, o catalogo oficial da secção portugueza na exposição de Paris, com todos os premios e distincções conferidas aos nossos expositores.

Acompanhando, porém, essa lista geral, de facilíma consulta, ha uma larga noticia estatística sobre Portugal e suas colonias, escripta pelo visconde de Wildik, trabalho muito cuidado, de investigação mais ou menos rigorosa, sobre o nosso paiz: a população, administração publica, commercio, industria, agricultura, exercito, marinha, finanças, etc., etc.

E' um estudo deveras interessante.

A obra forma um grosso volume de mais de 750 paginas e custa 600 réis; pelo correio, 720. Pedidos á livraria editora, rua Aurea, 242.

Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço, em virtude da grande extensão da *Parte Official*, somos forçados a retirar o artigo *Notas de Viagem* e outros.

Assembléa geral da Companhia Nacional

O relatorio do anno findo d'esta companhia, agora publicado, testemunha o bom andamento dos negocios pelo desenvolvimento gradual do seu trafego e a regularização promettida da sua situação financeira.

As receitas aumentaram em ambas as linhas, dando um total de 89.431.232 réis em melhoria de cerca de seis contos sobre o anno anterior.

A média por kilometro elevou-se de réis 797.346 a 851.726 réis. As despesas, pelo contrario, diminuiram para 55.053.463, deixando um liquido de 34.377.769.

O coefficiente de exploração desceu, pois, de 68 para 61 por cento.

Esta melhoria de receitas foi devida a um aumento de trafego que se demonstra no seguinte quadro:

	Número de passageiros		Número de toneladas em grande velocidade		Número de toneladas em pequena velocidade	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900
Linha de Mirandella...	31.483	35.649	859	780	24.936	26.153
» de Vizeu.....	51.764	55.858	1.051	1.053	13.645	12.898
Totaes.....	83.247	91.507	1.910	1.833	38.581	39.051

Houve pois no anno de 1900 no conjunto das duas linhas um aumento de 8.260 passageiros; uma diminuição de 77 toneladas em grande velocidade e um aumento de 470 toneladas em pequena velocidade, sendo o aumento das receitas de 3:209.737 em passageiros e 2:320.922 em mercadorias.

Fizeram-se mais 435 kilometros de trem na linha de Mirandella e mais 845 na de Vizeu.

Juntando á receita liquida 34.377.769, o saldo de 1899 10.619.983, e as garantias de juros, 109.349.534, a companhia pôde fazer face aos encargos dos seus coupons, amortização e prestações aos credores concordados, proceder ao acabamento da estação de Vizeu e aos primeiros trabalhos da construcção d'um caes coberto em Mirandella e das officinas em Vizeu, ficando-lhe um saldo de 25.579.489 réis, do qual applicou 14 contos a amortização extraordinaria, reservando réis 11.579.489 para a conta do anno corrente.

A assembléa, que estava convocada para o dia 14, para apreciação d'este relatorio, não reuniu por falta de numero, ficando para o dia 28 do corrente.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Em harmonia com o disposto nos artigos 12 e 14 dos Estatutos, se annuncia que no sorteio realizado no dia 13 do corrente, saíram sorteados os n.ºs 14.471 a 14.775 — 14.671 a 14.675 — 18.876 a 18.880 — 25.211 a 25.215 — 36.861 a 36.865 — 37.231 a 37.235.

O pagamento das obrigações sorteadas e o dos juros, na importancia de 750 réis por coupon, começará no dia 1 de abril das 11 ás duas da tarde, em Lisboa, na séde da Companhia, Rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º, e na agencia no Porto, Rua da Picaria, 49.

Lisboa, 15 de março de 1901. — O Director de serviço, António Francisco da Costa Lima.

Companhia do Caminho de ferro do Porto á Povoa e Famalicão

Assembléa geral

São convidados os srs. accionistas d'esta Companhia a reunirem-se em assembléa geral ordinaria, no escriptorio da séde, praça de Mousinho de Albuquerque, á 1 hora da tarde do dia 30 do corrente, para discutir e votar o relatorio, contas e parecer do conselho fiscal, relativos ao anno findo, e bem assim para eleger a mesa da assembléa geral e corpos gerentes.

Porto, 12 de janeiro de 1901. O presidente da assembléa geral — *Manuel Eleutherio Pereira da Fonseca*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1901

Segundo transpira, já estão assentes as bases do acordo entre o Governo e o Banco de Portugal, para a remodelação dos contratos vigentes entre esta corporação e o Estado. O que, a princípio se afigurava, e mesmo se dizia ser um golpe na organização do Banco, veio, mercê de Deus e do nosso temperamento indígena, a cahir em uma convenção amigável arranjada por fórmula a que o dividendo da acção não soffra risco, e o Estado se allivie, ao mesmo tempo, de uma parte dos seus encargos, assumidos para com o Banco.

E' sabido que, por contractos de 4 de dezembro de 1891 e 14 de janeiro de 1893, o governo converteu o excesso da sua conta corrente e o debito ao Banco por bilhetes do thesouro em dois emprestimos respectivos, um de sete mil contos a juro de 6% e outro de oito mil contos, a juro de 3%. Sobre estes juros é que recahe o corte do Estado. Mas para que o Banco possa indemnizar-se d'esta perda de lucros e conserve o dividendo que presenta distribue, consente-lhe o governo o mobilisar da sua reserva metallica, o que se julgue necessário para a compensação d'essa perda, pelo devido emprego em descontos e outras operações que os Estatutos facultam.

E' pois a reserva prata, computada nos balanços em oito mil contos, o que o Banco destina, no todo ou em parte para esse efeito de compensação.

Em nosso parecer, nada mais justo e racional que a fructificação, em beneficio publico, d'esse numerario tanto tempo esteril. Uma duvida apenas se nos apresenta, e com ella um receio que aqui apresentamos: — Não virá esta massa importante de moeda fraca, despejada assim, muito embora gradualmente, para o mercado, affectuar as cotações cambiaes?

Por outro lado, para cobranças, liquidações, pagamentos, a prata é incommoda pelo tempo que leva a contar, e dispendiosa pelo que se perde com o seu transporte.

Um meio haveria, dizem, que remediava — em parte — estes inconvenientes: era o Banco guardar o metal e substituilo por notas ou titulos justa e rigorosamente representativos da quantidade de metal a pôr em circulação. Mas este remedio traz-nos novos males: ou aumenta a circulação fiduciaria, — de que Deus nos livre — ou cria mais um representativo de moeda, ressureição dos antigos = vales = e estímulo á industria das falsificações.

*

A propósito do Banco, prometteramos, no nosso ultimo boletim, dar conta da sua assembléa geral, anunciada para a noite do dia em que escrevemos. Fiados nos precedentes, contavamos com matéria interessante para entreter o leitor. Pois senhores: o relatorio e parecer do conselho fiscal foram aprovados sem a menor objecção. Não houve quem pedisse a palavra sobre o assunto. Seguiu-se a eleição e ás dez horas da noite estavam os accionistas na rua, caso que não succedia desde trinta annos a esta parte...

*

D'esta vez, as inscrições affrouxaram em movimento na bolsa com preços oscillantes entre 38,05 e 37,30. Os outros papeis do estado pouca procura tiveram.

Para accções do Banco de Portugal, não faltavam compradores, assim apparecesse o papel.

A cotação firmou-se a 140\$500 ex-dividendo.

Banco Ultramarino movimento muito regular ficando a 121\$100 Banco Lisboa & Açores igualmente firmando-se a 122\$000 Banco Commercial rareou o papel mas o preço fixou-se a 126\$500

Accentuou-se mais a procura para obrigações da Companhia das Aguas, mas as offertas é que não corresponderam; pouco se fez. Foram igualmente procuradas as obrigações da Companhia Real. 1.º grau, faltando tambem o papel.

Em obrigações prediaes as transacções foram regulares, fixando-se os preços, para 5% em 91\$500 e para 6% em 95\$000.

L. R.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 mars 1901.

Le gros événement de la semaine, ou plutôt ce qui, en d'autres temps, aurait été l'événement de la semaine, c'est l'entrée de mr. marquis de Braga à la Compagnie Générale de Traction et celle, s'y rattachant, de mr. Rouvier à la Banque française de l'Afrique du Sud. On a voulu voir dans ce passage d'un sous-gouverneur du Crédit Foncier et d'un homme politique, de la

sphère service d'un grand établissement hypothécaire ou du monde exclusif de la politique, dans le monde agissant des affaires, la preuve qu'un groupe, disposant de capitaux importants, allait chercher à réveiller certaines sociétés peu animées et fournir sans doute à la Bourse des éléments d'activité. Mais il faut bien reconnaître que, la première émotion passée, on s'est assez vite ressaisi, c'est à dire laissé aller au scepticisme. Mr. Marquis de Braga n'a pas représenté au Crédit Foncier l'élément sage, et prudent, loin de là; il congeait sans frein, comme on dit vulgairement, et ce sera précisément de pondération, de mesure, de grande prudence qu'il aura besoin pour remettre sur pied, et, à plus forte raison, agrandir les affaires où il entre. Quant à mr. Rouvier, si ses éminentes qualités de ministre des finances n'ont été oubliées par personne, si l'on est convaincu que dans ce poste élevé il est capable de faire excellente figure, on est moins renseigné sur les services qu'il rendra à la tête d'une banque et d'une banque qui touchera aux affaires industrielles et à la Bourse. Donc, après une satisfaction indéniable qui a suivi les nominations sensationnelles de ces deux présidents, on est tombé à accord pour ajourner, après l'accomplissement de quelques actes positifs, le jugement à porter sur les conséquences qui en résulteront. Et notre marché reste ainsi plutôt muet, comme il en a fait l'habitude depuis pas mal de mois.

Nos rentes sont stationnaires, mais conservant facilement leurs cours; les Caisses à Epargne reçoivent d'ailleurs des excédents de dépôts — 40 millions environ pour les trois premiers mois — ce qui permet de présager des remplois suivis en rentes francaises.

Dans le compartiment des fonds étrangers, l'Extérieure Espagnole est très discutée. Le ministre foncier étant mr. de Villa-verde, on a accueilli avec réserve la rentrée aux affaires de mr. Sa-gasta que l'on considère ici, à tort ou à raison, comme personifiant, à un moindre degré, la politique de sagesse financière, de ménagement des capitaux étrangers et de résistance aux fâcheux événements de la Banque d'Espagne.

Les rentes portugaises ont rétrogradé, les circonstances ne paraissant pas favorables à un arrangement immédiat avec les créanciers qui supprimerait les causes de disfaveur que rencontrent encore les fonds du Portugal. Cependant je vous signale la fermeté inébranlable du 4 1/2 1891, jouissant de la garantie de la Société des Tabacs. Et à propos de cette dernière voici le tableau des recettes du 1.er avril 1900 au 28 février 1901.

	Kilog.	Réis
Total des ventes au 28 février 1901. .	2.104 580	8.369:778\$075
Période correspondante du précédent exercice.....	2.081.467	8.267:374\$486
Différence en faveur de l'exercice en cours.....	23.063	102:403\$589

Les valeurs industrielles locales sont en général de caissier. Qu'il s'agisse de charbonnages, de sociétés métallurgiques ou autres, on estime que la période de grande prospérité est close pour ces temps, et l'on se détourne de ces valeurs, en attendant que des circonstances nouvelles donnent une impulsion à la grande industrie.

Les mines d'or sont assez suivies, mais avec l'arrière pensée de les revendre dès que la paix sera officiellement établie au Transvaal. Car on envisage une série de mois où l'on devra exécuter les travaux de réfection dans les mines et de gager aussi les charges qui seront la conséquence de la carte à payer de la guerre et l'on prévoit que ce sera lourd. Donc retard dans l'exploitation et conditions bénéficiaires nouvelles, sans autant d'arguments pour commander les circonspections.

Cet état d'esprit profite à des sociétés qui, tout en dépendant de l'Afrique, sont en dehors des régions où l'on se bat et des conséquences de la guerre, je veux dire, par exemple, la Mozambique et même le Zambeze.

L. C.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	37 1/4	37 3/16	Desconto no Banco
cheque..	36 7/8	36 11/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	770	771	No mercado.....
cheque....	776	778	Agio Buenos Ayres.....
Berlim 90 d/v....	312	313	228
cheque....	318	319	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	312 1/2	313 1/2	Premio da libra...
cheque..	318 1/2	319 1/2	a
Madrid cheque ...	940	960	2\$100

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO														
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	38	37,90	37,30	37,40	38,10	38,05	37,90	37,80	39,95	38	38	37,95	38	-	
" coupon	38,50	-	-	37,50	38	38	37,54	37,80	38	38,01	38	38,10	38	-	
Obrig. 4% 1888	18.600	18.600	18.600	18.650	18.650	-	-	18.700	18.750	18.750	18.800	18.800	18.800	-	
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4% 1890 coupon...	-	47.000	-	-	-	-	-	-	-	-	46.700	46.700	46.700	-	
" 4 1/2% assent....	-	-	54.000	-	54.300	-	54.400	54.600	-	-	54.700	-	-	-	
" 4 1/2% coup. int...	54.000	54.300	-	54.300	54.300	54.500	54.500	54.600	54.600	54.600	54.600	54.500	54.500	-	
" 4 1/2% externo....	-	-	-	-	-	-	-	130.000	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal....	145.600	-	-	145.300	140.500	140.500	140.500	140.500	140.500	140.500	140.500	141.000	141.000	-	
" " Commercial ...	125.500	-	-	-	-	-	-	126.500	-	-	-	-	-	-	
" " N. Ultramarino ..	121.000	-	120.900	120.500	121.200	121.300	121.500	121.500	121.000	121.100	121.200	121.500	121.500	-	
" " Lisboa & Açores	-	121.000	121.000	-	-	-	121.100	122.000	122.000	-	-	-	122.500	-	
" Tabacos coupon ...	122.000	125.800	126.000	126.000	126.000	127.500	-	126.500	-	126.500	-	-	-	-	
" Comp.ª Phosphoros.	80.600	80.700	80.600	80.500	-	80.600	-	80.000	80.000	80.000	80.000	-	-	-	
" " Real....	17.500	-	-	-	94.500	94.650	-	94.750	-	-	95.000	95.000	94.500	-	
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	-	-	-	18.000	18.000	-	-	-	-	-	-	
" " 5%	90.600	90.700	-	90.600	90.700	-	90.700	90.700	91.000	91.500	91.500	-	92.500	-	
" Comp.ª Phosphoros.	-	-	91.000	-	-	-	90.000	90.100	90.500	90.500	-	-	-	-	
" C.ª Real 3% 1.º grau	-	-	-	81.500	-	-	-	82.000	-	-	-	-	-	-	
" " 3% 2.º grau	21.100	21.400	-	-	-	-	-	21.500	-	-	21.650	-	-	-	
" C.ª Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa....	80.000	80.200	80.000	80.300	80.700	80.800	80.900	81.000	81.200	81.400	81.000	-	80.000	-	
Paris: 3% portuguez	26,10	25,95	25,35	25,22	25,12	25,42	25,30	25,30	25,15	25,30	25,22	25,10	-	-	
Accções Comp.ª Real.....	72,50	72,50	71,50	72	-	72	72	-	69,75	71	-	70	-	-	
" Madrid Caceres....	-	40	40,25	-	38	-	39	39	30	-	38,75	-	-	-	
" Norte de Hespanha.	-	207	207	204	207	202	200	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza ..	288	293	291	286	290	285	281	-	-	-	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	293	294	295	292	295	290	284	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau.	318	318	319	319	320	320	320	-	-	324	324	324	-	-	
" " 2.º grau.	-	87	87	86	-	82,50	84,50	84,50	83	81,50	84	85	-	-	
" C.ª Beira Alta....	78	79	79	79,25	79	79,50	79	-	-	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres	87	88	87	88	89,75	87,50	88,50	89,50	90	88	88	88	-	-	
" N. Hesp. (1.ª hyp.) ..	302	304	303	303	-	304,50	304,25	-	-	-	-	-	-	-	
Londres: 3 / portuguez.....	25,75	25,87	25,50	25,25	25,12	25,25	25,25	25,25	25,12	25,12	25,12	25,12	25,12	-	
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	61,62	61,81	62	62	62	62	61,75	61,75	61,25	61	61	61,25	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa ...	62,50	62,50	62,50	62,50	62,50	63	64	64	64	64	64	62,75	-	-	

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exportação	1900-1		1899-900		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900-1	1899-900
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rēde e nova não garantida ...	12 18 Fev	693	65.118.000	93.965	693	63.766.023	92.014	476.857.000	471.022.359
	19 25 "		65.830.000	94.992	"	63.766.023	92.014	542.687.000	534.788.382
	26 4 Mar	"	66.884.000	96.513	"	65.250.694	94.156	609.571.000	600.039.076
Nova rēde garantida	12 18 Fev.	380	7.930.000	20.868	380	7.739.977	20.368	60.235.000	59.536.641
	19 25 "		7.325.000	19.276	"	7.739.977	20.368	67.560.000	67.276.618
	26 4 Mar	"	8.032.000	21.136	"	8.208.306	21.600	75.592.000	75.484.924
	29 4 Fev	488	24.375.091	49.948	475	16.207.880	34.121	95.278.936	83.504.400
Sul e Sueste	5 11 "		18.538.720	37.989	"	16.020.750	33.727	113.817.656	99.525.150
	10 16 Dez	353	25.003.379	70.831	353	20.960.096	59.377	1.207.685.825	1.072.131.682
Minho e Douro.....	17 23 "		27.712.689	78.506	"	29.916.497	84.749	1.235.398.514	1.102.048.179
	24 31 "		20.780.786	58.869	"	25.941.378	73.488	1.256.179.300	1.127.989.557
Beira Alta	15 21 Jan.	253	4.921.749	19.453	253	6.332.910	17.940	17.092.987	18.755.149
	2								

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Julho
(Valores em mil réis)

Importação para consumo

I — Animaes vivos.....	1900	1899
II — Materias primas para as artes e industrias.....	141.531	1.197.934
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	16.652.999	13.344.663
IV — Substancias alimenticias.....	3.990.087	4.002.547
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	10.061.215	8.846.264
VI — Manufacturas diversas.....		
Taras.....		
Total.....	36.723.786	31.412.523

Exportação nacional e nacionalizada

I — Animaes vivos.....	2.393.173	1.885.877
II — Materias primas para as artes e industrias.....	3.374.812	2.936.103
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.708.363	1.633.549
IV — Substancias alimenticias.....	9.425.754	9.562.712
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	99.661	80.725
VI — Manufacturas diversas.....	1.380.635	1.990.949
Total.....	18.382.398	17.289.915

Exposição insulana

Uma commissão de michaelensés trata de organizar em Ponta Delgada, em junho proximo, por occasião da visita da familia real aos Açores, uma exposição de industrias, artes e sciencias e feira franca com os seguintes fins:

— Revista geral, tão completa quanto possível do trabalho, em todas as suas manifestações, no districto de Ponta Delgada e nos outros insulanos que quizerem concorrer;

— fomento e estímulo do progresso das industrias, artes e sciencias existentes entre nós e implantação de novas actividades;

— tornar conhecidas as collecções e artigos avulsos d'interesse local, historico, scientifico e artistico;

— divulgar e estreitar as relações commerciaes nos Açores e Madeira e entre estas ilhas e o continente do reino;

Os representantes da commissão no continente são os srs. C. Mahony & Amaral, em Lisboa e J. H. Andresen, no Porto.

O combustivel liquido na Europa

A alta do carvão dá um novo interesse á questão do emprego dos combustiveis líquidos na Europa.

As estatísticas mostram que os Estados Unidos e a Russia produzem 120 milhões de barricas de petroleo por anno e que a producção dos outros paizes aumentou numa proporção tal que se pôde avaliar hoje em 150 milhões de barricas, por anno.

De resto, sabe-se que a producção nossa permanece muito inferior á que poderia ser; o mesmo sucede nas

regiões da Asia, taes como a Persia onde é possivel que a industria do petroleo se desenvolva sob o impulso de maiores pedidos.

Um certo numero de companhias de caminhos de ferro experimentaram as locomotivas aquecidas com petroleo. Na Roumania já haviam feito essa experiençia em 1890, empregando lenhite e resíduos de petroleo. Os resultados não foram, porém, muito satisfactorios. Contudo, em 1896, tendo sido renovadas as tentativas, obtiveram o melhor exito. E' assim que hoje mais de metade das 500 locomotivas que compõem o parque dos caminhos de ferro românicos são aquecidas por aquelle meio que consiste em lançar na fornalha resíduos petrolieros com lenhite.

Esta forma de aquecimento é já igualmente adoptada por uma companhia de navegação na maior parte dos seus navios.

Da mesma maneira a benzina e a gazolina são empregadas na producção da força motriz e o seu uso espalha-se cada vez mais. Nas minas de hulha de Laura em Kattowitz (Allemanha) ha uma locomotiva a benzina; pesa 2.000 kilos, tem 2,80^m de comprimento e 0,88 de largura; tem a força de quatro cavallos-vapor; gasta 10 kilos de benzina e faz uma despesa diaria de 10 francos.

TRACÇÃO ELECTRICA

Em Lisboa

Já se começa a ver o effeito detestavel dos postes nas estreitas ruas da nossa cidade baixa.

A rua Aurea fica atulhada, nos passeios lateraes, com aquelles monstros de ferro que lá puseram.

E quando fôr atravessada pelos cordelinhos e n'estes se prender longitudinalmente o fio conductor, ficará com a apparencia d'um becco da Alfama em que se avultam as cordas de estender roupa.

Só uma camara como esta que, por desgraça, temos tido em Lisboa, consentiria n'um vandalismo d'estes e n'um ataque tão flagrante ás commodidades publicas.

Só em Lisboa se consente isso e tanta mais certeza temos ao afirmal-o, que até hoje ainda ninguem citou uma só capital onde este systema de tracção seja admittido.

Veja-se o que diz o nosso sollicito correspondente de Liverpool na sua interessante carta d'Inglaterra que publicámos no numero passado.

LINHAS PORTUGUEZAS

Arganil.—O sr. José Dias Ferreira, em uma das ultimas sessões da camara dos deputados, ocupou-se das obras para a construcção do caminho de ferro de Arganil.

Mostrou s. ex.^a a importancia d'esta construcção para a província da Beira e as vantagens do caminho de ferro. O peor é que os prazos para a conclusão dos trabalhos foram successivamente prorrogados e a certa altura as obras pararam.

O proprio sr. José Dias teve occasião de vér que as obras iam bastante adeantadas, inclusivamente a ponte sobre o Mondego, que é a obra mais importante que tem aquella linha, e causa lástima que tanto material, tanto dinheiro gasto, tanto trabalho feito esteja quasi inutilizado.

Por ultimo o illustre estadista chamou a attenção do sr. ministro das obras publicas, que não estava presente, afim de se pôr cobro a este estado de coisas. Se a companhia falliu, que se abra novo concurso para que a linha seja emfim aberta á exploração.

Guimarães a Famalicão. — Por portaria de 1º do corrente, que vae no logar respectivo, foi mandado abrir inquerito de utilidade publica sobre o pedido d'esta linha. Foi a direcção do Minho e Douro a encarregada da realização do inquerito.

Está em muito boas mãos para que justiça se faça.

Bem o dissémos nós apostando pelo sr. ministro das obras publicas.

De Mirandella a Bragança. — O deputado pelo círculo de Bragança, sr. José Bessa tem tido varias conferencias com o sr. ministro das obras publicas com relação a uma proposta apresentada por uma casa ingleza para a construcção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Venda de bilhetes e despacho de bagagens. — A direcção da companhia real deu instruções á estação central de Lisboa-Rocio para que a qualquer hora do dia se possam vender bilhetes e despachar bagagens para qualquer dos comboios que d'esta estação partem, no mesmo dia, para qualquer destino. Para o *sud-express*, que parte ás segundas e quintas feiras de manhã, a venda dos bilhetes e o despacho de bagagens pôdem ser feitos na vespera d'esses dias.

Beira Alta. — A companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta vae crear uma caixa de aposentações para o seu pessoal, a exemplo do que já possue a Companhia Real.

Sul e Sueste. — Vae ser illuminada a gaz acytileno a estação de Casa Branca.

O director, sr. Justino Teixeira, acompanhado do chefe de via e obras, partiu ha dias para alli afim de assistir ás experiencias e de lhe ser entregue o material de illuminação, pelo sr. Brederode Smith.

A estação ficará illuminada com 30 fócos, sendo dez na gare e os restantes na via corrente entre as agulhas de entrada e saída.

Cintra á Praia das Maçãs. — Vão começar brevemente os trabalhos de assentamento do material para o caminho de ferro de tracção electrica de Cintra á Praia das Maçãs, afim de já no proximo verão principiarem as carreiras que partirão do largo, junto á cadeia de Cintra, até o Jardim D. Maria Pia na Estephania.

Os *rails* assentam na estrada distrital, pelo Duche, e para a Praia das Maçãs, na nova estrada, ainda por concluir, pela base da montanha. Onde se pudér aproveitar esta estrada, será accrescentado um novo lanço de tres metros de largura.

Minho e Douro. — Como havíamos anunciado, uma comissão delegada de todo o pessoal da divisão do movimento da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, dirigiu ao sr. presidente do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado uma representação, expondo-lhe as circumstancias em que se encontra o mesmo pessoal, como já tivemos occasião de dizer.

A comissão pede que sejam eliminadas as segundas classes de factores, telegraphistas e fieis, ficando cada uma destas categorias só composta de primeira ou unica classe, com os ordenados que forem de justiça, em harmonia com o estado actual de coisas, e que se estabeleça uma verba destinada a subsídio de localidade para o pessoal das estações do Porto, de harmonia com o que se encontra estabelecido no sul e sueste e Companhia Real dos caminhos de ferro Portuguezes.

Quanto ao pedido de suppressão das segundas classes, expõe a comissão que os serviços e responsabilidades de ambas as classes são iguais e que, portanto, não ha razão alguma para estas duas denominações dentro da mesma categoria.

Demonstrando a má situação economica do pessoal, diz a representação:

«Haja em vista, por exemplo: um factor de 2.ª classe, que, tendo de ordenado 13\$500 réis, tem de se apresentar vestido e calçado decentemente; no entanto, com todos os descontos a que é obrigado, vem a receber menos que um carregador, como se pôde demonstrar pelos seguintes descontos mensais:—Direitos de mercê, 540 réis; diploma, 1\$110 réis; fiança, 1\$350 réis; fardamento, 1\$350 réis; adicionais e imposto do sello, 75 réis, aumentado agora com o novo desconto para a caixa de aposentações».

Benguela. — Foi nomeado engenheiro adjunto da direcção do caminho de ferro de Benguela o sr. Amavel Granger.

Consta que este engenheiro e o sr. Armindo de Andrade, já anteriormente nomeado, e o demais pessoal, partirão dentro em pouco para Benguela, afim de seguir nos estudos do caminho de ferro e dirigir todos os demais trabalhos relativos á construcção d'esta linha ferrea.

O sr. ministro da marinha tem dado ordens para se apressarem todos os trabalhos nesse sentido, no empenho de que se dê o maior desenvolvimento possivel á construcção da linha que ha-de influir muito na prosperidade da província d'Angola.

Elevador de S. Sebastião. — Em consequencia da quebra da companhia do elevador de S. Sebastião da Pedreira, foi a construcção por meio de electricidade, da linha d'esse elevador, adjudicada aos srs. Henrique de Gusmão e Antonio Vizella.

O plano das obras, que foi feito pelo sr. Rosado, empregado das obras publicas, está exposto na tabacaria Gusmão, ao Rocio.

A montagem deve começar no dia 20 do corrente.

Nova linha. — A direcção das obras publicas enviou ao ministerio respectivo um requerimento em que a companhia mineira e metallurgica do Braçal pede licença para estabelecer uma linha ferrea, com tracção animal, desde o limite da demarcação dos seus terrenos até a estação de Estarreja, do caminho de ferro do Norte e Leste.

Comboios rápidos. — O sr. ministro das obras publicas indicou ao conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado a necessidade de se fazerem, por semana, dois rápidos para o Algarve.

Esses comboios partem de Lisboa ás quartas e sábados, pelas 4 horas da tarde, chegando a Faro ás 2 horas da madrugada. Da capital do Algarve saírão os mesmos comboios ás quintas e domingos, ás 11 horas da noite, chegando a Lisboa ás 9 horas da manhã.

Por esta acertada medida facilitam-se rápidas excursões ao Algarve, podendo perfeitamente os *touristes*, no intervallo d'um sábado para uma segunda feira, visitar o Algarve.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O magnifico edifício construído para a estação de Sevilha, pela companhia dos caminhos de ferro de Madrid, Zaragoza e Alicante, será inaugurado ainda no corrente mês de março.

Por iniciativa do distinto engenheiro de minas, D. Benigno d'Arce, vão começar os estudos de um caminho de ferro mineiro

desde a ria de Tinamargar, na raia de Santander e Asturias até ao concelho de Cabrales, atravessando Rivadavia e Penhamellera. Toda a região atravessada pelo projectado caminho de ferro é abundante em jazigos mineraes cuja exploração tem sido concedida a varias empresas que não teem iniciado os seus trabalhos em consequencia da falta de comunicações e de transportes. A nova via ferrea é, pois, de uma alta importancia.

*

Diz o *Figaro* que o contracto da companhia de wagons-leitos com a dos caminhos de ferro do Norte não será renovado quando chegar o seu termo, o que não tardará.

A Companhia dos caminhos de ferro do Norte encarregue-se-ha de transportar os viajantes em comboios de luxo e o serviço não sofrerá outra modificaçāo além da troca de material de que se utilize a referida companhia, o qual preencherá todas as condições desejaveis de commodidade.

Accrescenta o *Figaro* que á tracção d'estes comboios se destinam as novas locomotivas encommendadas nos Estados Unidos e que os referidos trens de luxo só admittirão, naturalmente, passageiros de 1.ª classe que terão de pagar um supplemento de 25 p. c. sobre o preço dos bilhetes, em logar de 50 p. c. como actualmente pagam.

Estados Unidos

Vanderbilt acaba de reunir um capital de 70 milhões de dollars para o resgate da Southern Pacific railway C.ª e da Northern Pacific railway C.ª e fundir estas companhias com a Union Pacific.

Esta operação, que representa 2 mil milhões de dollars, foi encerrada na bolsa de Nova York no dia 2 de fevereiro. Permitte a reunião, sob uma só direcção, dos caminhos de ferro que ligam Nova York a São Francisco. Aquella direcção está actualmente confiada a E. H. Harriman, que representa especialmente os interesses de Vanderbilt, e mais uns seis banqueiros riquissimos.

Vanderbilt e os seus associados teem, pois, nas mãos as seguintes linhas ferreas:

A New York Central e Hudson River de Nova York a Bufalo ;
A Lake Shore e Michigan, de Bufalo a Chicago ;
A Chicago e Northwestern, de Chicago a Omaha ;
A Union Pacific, de Omaha a Ogden ;
A Southern Pacific, de Ogden a São Francisco.

Só as linhas que estavam sob a direcção de Southern Pacific C.ª teem uma extensão de 67.358.860 kilometros.

*

Riquissimos capitalistas dos Estados Unidos projectam construir no decorrer do seculo XX uma linha ferrea que ligue as republicas das duas Americas.

Essa rede colossal ligaria Nova York, San Thiago, Buenos Ayres e Rio de Janeiro. Ha dez annos que o congresso pan-americano tinha encarregado uma commissão d'engenheiros de traçar o plano que acaba de ser concluido.

A partir da fronteira mexicana, o traçado seguirá a costa da America Central. Depois de ter costejado o golfo de Panamá, dirigir-se-ha para sueste pela bacia d'Arato, até Antioquia, no vale de Canca.

Atravez da cadeia das cordilheiras, a linha correrá sobre um planalto cortado de gargantas, de 10.000 a 14.000 pés acima do nível do mar.

As maiores dificuldades do traçado foram encontradas ao norte de Quito, entre Pasto e São Paulo onde ha numerosos precipícios.

Entre Quito e Cuzco, os obstaculos tornam-se mais frequentes, sendo necessaria a perfuração de 100 tunneis, pelo menos.

Em Cuzco a linha deixará o planalto para descer os flancos do vale de Maragon, a 2.600 pés d'altitude.

A maior elevação é de 15.000 pés, proximo de Cerro de Pasco.

Os trabalhos para a construcção da formidavel linha vão começar brevemente, utilizando-se as vias ferreas existentes nos diversos estados atravessados por ella.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Interrupção de linha

Achando-se interrompida a linha de Palencia a Corunha entre Brañuelas e La Granja, as remessas de grande e pequena velocidade, á mesma destinadas, só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Lisboa, 7 de março de 1901.

Serviço especial com motivo da feira e festas da SEMANA SANTA em SEVILHA

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos

De Lisboa, Coimbra ou Figueira: — 1.ª classe 18\$300 — 2.ª classe 12\$900 — 3.ª classe 8\$600.

De Porto-Campanhā: — 1.ª classe 21\$300 — 2.ª classe 14\$900 — 3.ª classe 10\$100.

Validos para ida de 29 de março até 17 d'abril, e para o regresso de 6 a 25 d'abril, inclusivè.

Quatro comboios rápidos directos de ida e volta compostos de 1 wagon leito, 1 restaurante (até ou desde Badajoz) e 1.ª classe.

Partidas de Lisboa-Rocio em 30 de março, 2, 15 e 17 d'abril ás 4 horas da tarde — Chegadas a Sevilha ás 9 horas e 15 da manhã.

Regresso de Sevilha em 1, 8, 16 e 22 d'abril ás 7 e 55 da tarde.

— Chegadas a Lisboa-Rocio 12 e 42 da tarde.

São validos para estes comboios os bilhetes especiaes de 1.ª classe d'este serviço e os ordinarios simples (uma só viagem) da mesma classe.

Sobretaxa para o wagon leito, quer á ida quer á volta 21 pesos e mais 10 centimos de sēllo para o governo hespanhol.

Os passageiros de 1.ª classe poderão tomar as suas refeições no restaurante.

Para esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 9 de março de 1901.

Transporte de carbureto de calcio

Desde 20 de março de 1901 as expedições de carbureto de calcio, que se apresentem acondicionadas em taras metallicas, de preferencia cylindricas, hermeticamente fechadas e sufficientemente solidas para resistir á trepidação dos vehiculos em transito e ás manipulações ordinarias de carga e descarga, serão aceitas para transporte nas linhas d'esta companhia, aos preços e condições da tarifa geral, 1.ª classe de pequena velocidade.

Fóra d'estas condições será o referido artigo considerado materia explosiva e perigosa, e o seu transporte poderá ser feito, sómente, nos termos da competente tarifa especial n.º 4 de pequena velocidade em vigor desde 1 de outubro de 1889.

Lisboa, 13 de março de 1901.

Ampliação da Tarifa Especial n.º 20 de pequena velocidade

Transporte de lenha, motano (rama de pinheiro), fachina, matto, carqueja e toros de madeira nacional de comprimento não superior a 2 metros.

Desde 20 de março de 1901 será applicada a tarifa especial n.º 20 de pequena velocidade, de 7 de novembro de 1898, á estação de Cintra e ás das linhas do Oeste situadas entre Telhada e Bemfica, pelos preços d'esta ultima estação, quando forem os mais baratos, salvo exigencia contraria do remettente consignada por escrito na nota de expedição.

E mais se faz constar, para esclarecimento do publico, que a designação toros de madeira, quanto á applicação da tarifa 20, abrange varas ou ramos, contanto que o seu comprimento não exceda os 2 metros fixados para os toros.

Lisboa, 14 de março de 1901.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Alargamento da estação do Barreiro

Faz-se publico que pelas doze horas do dia 26 de março, na repartição de via e obras, no Barreiro, perante o chefe de serviço, terá lugar o concurso para a adjudicação do alargamento da estação do Barreiro.

Escavação, carga, descarga, transporte e regularização de terras no aterro, 25 metros cubicos.

Base de licitação, 4:500\$000 réis.

Deposito provisorio, 125\$000 réis.

Deposito definitivo, 5 por cento da importancia da adjudicação.

As condições para esta empreitada acham-se patentes na referida repartição, todos os dias uteis, das dez horas da manhã ás quatro horas da tarde.

Barreiro, 5 de março de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 20 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 300 tubos de latão para caldeiras de locomotivas.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 60.000 réis.

Este deposito poderá ser effectuado sómente até a vespera do concurso.

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

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

Porto, 2 de março de 1901.

Fornecimento de carvão de coke

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 23 do corrente, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 50.000 kilos de carvão coke para fundição.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 20.000 réis. Este deposito poderá effectuar-se sómente até a vespera do dia do concurso.

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

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

Porto, 7 de março de 1901.

Fornecimento de pás e trados

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 27 do corrente, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 400 pás de aço n.º 4, de bico e moléta, 100 trados de $\frac{7}{8}$ e 100 ditos de $\frac{5}{8}$, tudo conforme as amostras que se acham patentes no acto do concurso.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 7.000 réis. Este deposito poderá effectuar-se até a vespera do dia do concurso.

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

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde.—Porto, 11 de março de 1901.

Fornecimento de artigos de drogaria

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 30 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de drogaria.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 140.000 réis.

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

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

As condições da arrematação, as amostras e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes e

na secretaria da direcção, em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 12 de março de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de parafusos e chavetas

No dia 1 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de parafusos para madeira e metal e chavetas de ferro.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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 de Châteaudun.

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

Lisboa, 28 de fevereiro de 1901.

Fornecimento de madeiras diversas

No dia 1 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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 de Châteaudun.

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

Lisboa, 28 de fevereiro de 1901.

Fornecimento de carvão de pedra

No dia 15 de abril, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30.000 ou 65.000 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Albion.	Lewis Merthyr.
Cambrion Navigation.	Naval.
Cory's Merthyr.	Newport Abercarn Black-vein.
Cyfarthfa.	Nixons Navigation.
Dowlais Merthyr.	Ocean Merthyr.
Ebbw Vale.	Risca.
Ferndale.	Russell's New Black-vein.
Great Western.	Standard.
Hood's Merthyr.	Tredegar.
Lancaster's Griffin Nantgils.	Western Valley Black-vein.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício 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 de Châteaudun.

Lisboa, 14 de março de 1901.

Caminhos de ferro de Guimarães

Leilão de remessas e objectos abandonados

No dia 31 de março proximo, ás 12 horas da manhã, na estação de Guimarães, proceder-se-ha á venda em hasta publica, em conformidade com o artigo 166.º das tarifas geraes d'este caminho de ferro, das remessas retardadas ha mais de dois meses, em seguida designadas:

1 barril vazio, 1 pacote de serapilheiras, 2 cascós vazios, 1 vareta de ferro, 1 sacco com adubos, 6 atados de barras de aço em bruto, 1 barril vazio.

Equalmente serão vendidos os diferentes objectos encontrados nas carruagens, estações e linha, desde 1 de agosto de 1900 a 28 de fevereiro de 1901.

Os consignatarios das remessas acima indicadas e dos objectos extraviados dentro d'este periodo, ficam avisados de que poderão ainda reclamar a sua entrega, pagando as quantias em débito, devendo para esse efeito dirigir-se, até a vespera d'aquele dia, ao serviço do tráfego d'este caminho de ferro, no Porto, rua de Cedofeita n.º 291.—Porto, 1 de março de 1901.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR —

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

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

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

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

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

PORTO **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flores artificiales — F. Delport, sucessores. — 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. — Propri. Victor Sassetti.

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

LISBOA **Restaurante Tavares.** — 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. Número telephonico, 450.

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

PORTO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propri. Lopez Munhos.

PORTO **Grande Hotel America Central.** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço. — 1.8000 a 1.8400 réis diarios.

ALCOBAÇA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Propri., 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. Accomodações 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.º ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CINTRA **Hotel Nunes.** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.8600 réis a 2.8000 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, Ron. 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 inexcedivel aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

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

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

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

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

VALENCIA D'ALCANTARA **Justo M. Estellez.** — Agente internacional de 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 rasoaveis. — Propri. Léon Lacam.

FIGUEIRA DA FOZ **Grande hotel Lisbonense.** — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1.8200 a 2.8000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.8000 réis por dia até 1.8500. — Reduçção 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 à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propri. — Petracchi Felice.

NAZARETH **Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia. — Precos: em agosto e outubro, de 1.8000 a 1.8200 réis; em setembro, desde 1.8200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propri. Antonio de Sousa Romão.

SANTAREM **Grande Hotel Duarte.** — Rua Nova (Antiga casa dos Sete Cantos). — Excellentes aposentadorias. — Bom serviço de cozinha. — Asseio e modicidade de preços. — Proprietario. — Joaquim Pereira Duarte.

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.

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

SEVILHA **Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando, 10. — Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familia. Preços modicos. Fala-se portuguez, franez, 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.

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.

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

COMPANHIA REAL

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.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 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.	7-30 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. SODRÉ	P. ARCS	C. SODRÉ	
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-20 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.
a-9-10 m.	9-47 m.	a-8-25 m.	9-2 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.
a-10-40 m.	11-17 m.	a-9-55 t.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 t.	1-20 t.	a-11-25 m.	12-2 t.
a-1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
a-3-10 t.	3-47 t.	a-2-25 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
a-4-40 t.	5-17 t.	a-3-55 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.
a-6-10 t.	6-47 t.	a-5-25 t.	6-2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.
a-7-40 t.	8-17 n.	a-6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
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.	1-55 n.	a-11-25 n.	12-2 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa	
6-30 m.	7-26 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.
2-35 t.	3-42 t.	1-5 t.	2-5 t.
4-35 t.	5-42 t.	2-40 t.	3-46 t.
5-35 t.	6-41 t.	4-0 t.	5-0 t.
7-35 t.	8-42 n.	5-55 t.	6-55 t.
9-0 n.	10-7 n.	6-55 t.	7-55 t.
10-1 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.
5-12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.

Lisboa	Sacavem	Lisboa	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
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 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Lisboa	Povoa	Lisboa	
12-25 t.	1-23 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	
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	
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	
d 7-35 m.	8-55 n.	4-0 m.	3-32 t.
a 8-0 m.	i 2-35 t.	b 20 m.	b 5-37 t.
b 8-20 m.	11-20 n.	a 4-30 t.	a 11-30 n.

Lisboa	Figueira	Lisboa	
11-0 m.	11-20 n.	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.	d 9-0 m.
10-30 n.	7-41 m.	—	—

Lisboa	V. Alcant.	Lisboa	
b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.
11-0 m.	5-27 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	
b 8-20 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.
11-0 m.	5-55 t.	5-37 t.	b 5-37 t.
8-45 n.	8-45 n.	7-40 m.	4-10 m.
10-30 n.	7-40 n.	6-20 t.	5-58 m.

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

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

Lisboa	Entronc.	Lisboa	
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	
a 8-0 m.	i 12-13 t.	a 6-55 t.	n 11-35 n.
—	—	—	—

Lisboa	Alfarelos	Porto	Alfarelos
3-10 t.	8-55 n.	8-15 m.	2-15 t.
10-50 n.	12-5 n.	8-15 m.	2-15 t.

ROYAL MAIL



Steam Packet Company
MALTA REAL INGLEZA

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, R. de Janeiro,
Montevideu e Buenos Ayres

Em 18 de Março

O paquete **Clyde**.

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros.

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

Para carga e passageiros trata-se com os

AGENTES

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

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

FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA

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

Mangualde	Guarda	Mangualde
p 10-42 n.	1-35 n.	p 1-25 n.

1-25 m.

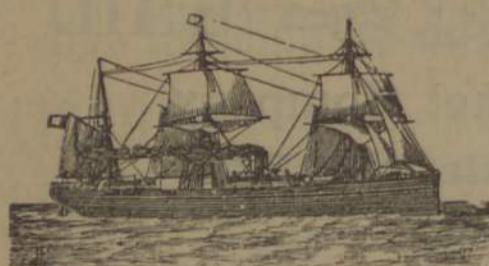
MINHO E DOURO

Porto	Braga	Porto
-------	-------	-------

4-25 m.	7-50 m.	5-30 m.
---------	---------	---------

8-0 m.	10-35 m.	7,50 m.
--------	----------	---------

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



CARREIRA OFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 de Abril ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira, e Villa Real de Santo António. — Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.ª

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Anvers e Havre, vapor sueco **Karin**. Sahirá a 21 de março.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Barcelona, St. Thomas. Cette e Marselha, vapor francez
19 de março. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeus (em direitura), vap. fr. **Atlantique**. Sahirá a 27 de março.
Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Cette e Marselha, vapor francez **St. Mathieu**. Sahirá a 19 de março.
Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Corunha, Orellana. La Pallice e Liverpool, vapor inglez
16 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Chili**. Sahirá a 25 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



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



Liverpool, vapor inglez **Douro**. Sahirá a 17 de março.
Agentes, Mascarenhas & C.ª, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres e Antuerpia, vap. hespanhol **Lis-ta**. Sahirá a 17 de março.
Agentes, Mascarenhas & C.ª, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres, vapor inglez **Cadiz**. Esperado de 18 a 19 de março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º



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



New York (via Açores), vapor portuguez **Dona Maria**. Sahirá a 24 de março. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.º



Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Lydia**. Sahirá a 6 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Grangense**. Sahirá a 26 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 18 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez **Scholar**. Sahirá a 20 de março. Agentes, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



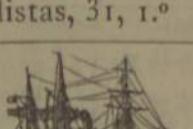
Port Said, Colombo, Penang, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **Isla de Luzon**. Sahirá a 21 de março.
Agente, Nicolas de Goiri, Rua do Alecrim, 12.



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St. Antonio do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Portugal**. Sahirá a 21 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ingl. **Clyde**. Sahirá a 18 de março.
Agentes, James Rawes & C.ª, Rua dos Capelistas, 31, 1.º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orivia**. Sahirá a 27 de março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes do Sodré, 64, 1.º

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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