

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS
Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze.—Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata.—Lisboa, 1898, grande diploma de honra

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e Administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMARIO

	Paginas
AS PROPOSTAS DE OBRAS PUBLICAS, por O. S.	81
NOVO SERVIÇO URBANO	82
PARTE OFFICIAL — Regulamento geral da caixa de aposentações e socorros dos caminhos de ferro do Estado (continuação) — Portarias de 6 e 26 de fevereiro e 1 de março do Ministerio das Obras Publicas.	83
BILHETES ESPECIAES	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
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	87 a 89
COMMERCIO PORTUGUEZ	90
EXPOSIÇÃO INSULANA	90
O COMBUSTIVEL LIQUIDO NA EUROPA	90
TRACÇÃO ELECTRICÁ	90
LINHAS PORTUGUEZAS — Arganil — Guimarães a Famalicão — Mirandella a Bragança — Venda de bilhetes e despacho de bagagens — Beira Alta — Sul e Sueste — Cintra á Praia das Maças — Minho e Douro — Benguella — Elevador de S. Sebastião — Nova linha — Comboios rapidos.	91
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Estados Unidos	91
AVISOS DE SERVIÇO	92
ARREMATACOES	92
AGENDA DO VIAJANTE	93
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1901	94
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	95

AS PROPOSTAS DE OBRAS PUBLICAS

EORAM apresentadas na camara 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 competencia.

Versam essas propostas sobre o fomento agricola, sobre a viação e sobre a industria manufactureira.

Pela indole especial da nossa folha, a materia que mais a interessa é a que se refere a viação, e assim, teremos 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 soffre o animo deixar de dizer duas palavras sobre tão momentosa materia.

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

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

O sr. ministro das obras publicas procura resolver o problema com a criação em circumstancias 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 suppril-a.

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 aggremiar-se.

Podia ter feito mais, podia ter utilizado melhor, mais fructuosamente, mais economicamente as consideraveis sommas dispendidas numa materia 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 tem 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 empiricos tradicionalmente seguidos, não pensaram em accommodar os seus generos ás necessidades dos nossos mercados, não se associaram, não se aggremiaram, e, quando veio a crise, só clamaram contra os governos, de quem querem todas as providencias 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 comsigo, 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 bilateraes 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 industria 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 alfandegas.

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

É 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 estatístico das industrias, que se propõe tambem agora.

Por alli realmente aferimos o valor das industrias aclimadas e d'aquellas que vegetam enfermças á custa do consumidor, sem compensações algumas para a riqueza nacional. Nós temos uma sympathy natural pelas industrias fabris. A nossa profissão, os nossos estudos, alguma pratica que temos, tudo nos leva a grande lucidade 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 facon* com que tanta vez se procede em assumptos 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 assumpto, e dizemos pretendeu, porque nada regulou. O poder executivo assumiu a auctorização para fazer concessões sem concurso, mas regulou as coisas tão bem, que um pedido de concessão de linhas ao norte do paiz, feito por um engenheiro italiano ha alguns mezes residindo em Portugal, não pôde ter andamento.

As concessões de vias ferreas ficam dependentes d'um processo analogo ao adoptado para as concessões de minas e de patentes d'introdução 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 prescripções sobre a sua caducidade.

Tudo previsto.

Só nos parece que houve exagero nas disposições e que o poder executivo fica demasiado limitado nas suas attribuições por esta proposta. Comprehendemos que para uma grande linha seja necessario uma lei, não só pela importancia dos encargos que se assumam, mas pela extensão dos interesses affectados; para pequenas concessões parece-nos que será demasiada demora a de esperar a resolução do parlamento que tanta vez se occupa 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 permittirá 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 póde 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 apparatus de interrupção de passagens de nivel, 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, provida 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 teem dado em Madrid, onde este systema de viação está apenas a nascer.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Regulamento geral da Caixa de aposentações e soccorros 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 administrativa 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 instrucção.

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 tecnico 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 fórma a instrucção 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 alumnos 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 póde 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 necessario 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 administrativa da caixa, e por ella submettidos 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 necessario, 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 fornecel-os com a conveniente redução de preço pago directamente pelo empregado ou por intermedio da caixa, segundo as convenções que fõrem estipuladas, sendo a respectiva importancia satisfeita pelo pessoal por descontos mensaes nos vencimentos.

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

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

CAPITULO VII

Adeantamentos

Art. 49.º A caixa poderá, para auxiliar o pessoal em circumstancias 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 approvado pelo conselho, devendo ser nelle attendidas as seguintes prescripções:

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

2.º A importancia dos adeantamentos não poderá exceder normalmente dois mezes do vencimento, salvo casos muito exceptionaes e devidamente justificados, em que poderão attingir quantia equivalente a tres mezes 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 mez, contando-se por mezes civis e recaindo sómente sobre a importancia effectiva da divida em cada mez;

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

6.º Os vencimentos, abonos, fianças e quaesquer outras quantias de que seja crédor o empregado ou operario fallecido ou despedido, responderão pelas importancias em divida por adeantamentos, com excepção da pensão ou da joia e quotas a que a viuva e filhos tenham direito que serão pagas sem deducção de qualquer debito 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 circumstancias, cujo maximo será fixado pela commissão administrativa, assistindo a esta o direito de exigir que os funeraes sejam feitos com a decencia correspondente á importancia do subsidio concedido.

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

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

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

CAPITULO IX

Soccorros na doença

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

Art. 58.º Constituem igualmente encargo da caixa as despesas feitas nos hospitaes com o tratamento de empregados ou operarios, victimas de accidentes em serviço e enviados para aquelles estabelecimentos por ajuste auctorizado da administração, e bem assim os honorarios de medicos estranhos ao serviço de saúde, chamados extraordinariamente em caso de urgencia a prestar soccorros ás victimas de accidentes quando não fôr possível recorrer aos medicos da administração.

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

Art. 60.º Os subsidios na doença ao pessoal jornaleiro a que não é applicavel a disposição do art. 108.º do regulamento das direcções, approved por decreto de 16 de novembro de 1899, concedidos pela caixa, a qual abonará metade do salario fixo aos operarios no caso de impossibilidade temporaria por doença.

§ 1.º O abono a que se refere o artigo precedente só em casos excepcionaes e mediante auctorização da commissão administrativa poderá prolongar-se além de dois mezes até o limite maximo de quatro mezes.

§ 2.º A doença por tempo inferior a tres dias não dá direito a subsidio.

Art. 61.º Quando a impossibilidade temporaria resultar de desastre ou ferimento occasionado pelo serviço, o subsidio abonado poderá attingir a totalidade do salario fixo.

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

Art. 63.º Os subsidios por doença carecem, para serem concedidos, de proposta feita pelo serviço a que pertence o empregado ou operario, visada pelo serviço de saúde e remetida á delegação da caixa pela direcção.

Art. 64.º A commissão administrativa e as suas delegações farão verificar, sempre que o julgarem conveniente, o estado de saúde dos empregados ou operarios subsidiados.

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

Art. 66.º A caixa poderá contribuir para os soccorros medicos prestados ao pessoal, remunerando, em casos especiaes e por serviços extraordinarios, bem determinados e devidamente justificados, o pessoal do serviço de saúde.

Art. 67.º Poderão ser concedidos pela caixa abonos supplementares de vencimento aos empregados e operarios dos quadros, que teem de residir e trabalhar em localidades sezonaticas, a fim de melhor poderem premunir-se contra a acção deleteria do ambiente.

§ 1.º A importancia d'estes abonos, os agentes a que podem ser concedidos, as localidades a que são extensivos e as condições a que ficam sujeitos, serão indicadas em instrucções especiaes.

§ 2.º A commissão administrativa e as suas delegações promoverão, no interesse da caixa e do pessoal, as providencias sanitarias conducentes á salubridade das linhas e suas dependencias e ás boas condições hygienicas do serviço.

CAPITULO X

Disposições geraes e transitorias

Art. 68.º São concedidas as seguintes vantagens aos actuaes empregados e operarios dos quadros e addidos, inscriptos como contribuintes da caixa:

1.º Contagem, para os effeitos da reforma, de todo o tempo de serviço effectivo do Estado em caminhos de ferro;

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

3.º Reducção da joia á importancia de seis quotas, paga em doze prestações mensaes, para os que, sem terem attingido o limite fixado no numero anterior, contem mais de quinze annos de serviço;

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

5.º Reconhecimento do direito da viuva, filhos menores e filhas solteiras ás seguintes pensões:

a) Um sexto da pensão de aposentação a que o empregado tiver direito, se contar na occasião do fallecimento cinco annos de contribuição para a caixa;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 71.º Ficará a cargo da caixa o pagamento dos subsidios que até a presente data tenham sido concedidos a familias de empregados fallecidos.

Art. 72.º Será concedido um subsidio ás viuvias e filhos de empregados ou operarios fallecidos com mais de vinte e cinco annos de serviço, cujos requerimentos se achem pendentes de solução, não podendo o referido subsidio exceder um terço da pensão de reforma que aquelles competiria, se vivos fossem, nos termos do presente regulamento.

Art. 73.º Será concedida desde já a reforma, nos termos do presente regulamento, aos empregados e operarios cuja impossibilidade physica 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 § 3.º do art. 27.º

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

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

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

Art. 76.º E' permittida a inscrição, como contribuintes da caixa, ao pessoal jornaleiro eventual, com as restricções, porém, do artigo anterior.

Art. 77.º Os trabalhos preparatorios da organização da caixa serão effectuados de modo que esta se encontre em pleno funcionamento no principio do proximo anno economico.

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

Art. 79.º Os operarios e empregados que fôrem reformados continuarão a gosar das vantagens da concessão de *bonus*, para si e suas familias, nas linhas do Estado.

Art. 80.º Fica revogada a legislação em contrario.

Paço, 31 de janeiro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas Repertição d'obras publicas

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, concessionaria 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 tecnico d'obras publicas, approvar a referida liquidação, 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 liquidação 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 liquidação 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 tecnico de obras publicas, approvar a mesma liquidação 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 tecnico de obras publicas: ha por bem approvar o projecto de ampliação dos edificios das estações da Povoia, Alverca, Alhandra e Azambuja, do caminho de ferro de Leste, apresentada 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. — Manoel 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 attrahentes 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 occorrera 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 difficil interrogação que preocupava 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, numerar-os e vender os bilhetes com os numeros correspondentes. Parece incrível 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 difficuldades, 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 prescrutemos 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 infra-estrutura 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 metallicos 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.ª As sobrecargas de prova usadas em quasi todos os paizes para as pontes metallicas 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 favoráveis fornecidos por estas provas não constituem senão uma indicação para os engenheiros e não dispensam de fôrma 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 metallicas e da tendencia manifesta para subtrahir estas obras á influencia das tensões secundárias, o compresso, sob proposta dos engenheiros Bélé-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 metallicas?

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

*

A assembléa plena approvou estas conclusões com a ligeira modificação que consistiu em supprimir na tabella da conclusão 7.^a a primeira linha e com o additamento proposto pelo engenheiro Xavier Cordeiro, nosso distincto 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 pódem ser indifferentemente 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 diferentes 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 approvadas sem discussão. São as seguintes:

1.^a A concordancia das inclinações diferentes do perfil pódem effectuar-se sem difficuldades sérias, salvo alguns casos excepçionaes, 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 attingem 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 pódem indifferentemente ser circular ou parabolica pois se confundem sensivelmente na pratica. Basta determinar exatadamente 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 Recommenda-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 fôrma 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 auspícios 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 distinctos 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 apreciar pelo summario d'este primeiro numero: A resgatar vidas, 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 congeneres 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 auctores João Chagas e o ex tenente Coelho, que, pela acção 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 instrucção feminina. — Trabalhos manuaes, illustrado com 2 gravuras. — Os figu-

ritos, illustrado 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 artistico. — Mulheres. — Mais mundos. — A educação. — Camisa para homem, illustrado com 1 gravura e um molde cortado. — Receitas.

— **Velo Club de Lisboa.** — Temos presente o relatório 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 relatório da gerencia finda em 31 de dezembro.

A companhia *Fidelidade* é, entre as suas congêneres, uma das mais prosperas e das que disfructa 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 comprehender pelo dividendo que a direcção propõe no relatório que temos presente: 80:000 réis por acção, — e pelos lucros liquidos: 110:556:092 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 official da secção portugueza na exposição de Paris, com todos os premios e distincções conferidas aos nossos expositores.

Acompanhando, porém, essa lista geral, de facilima consulta, ha uma larga noticia estatistica 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 deverás interessante.

A obra fórma 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 relatório 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 augmentaram 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 augmento de trafego que se demonstra no seguinte quadro:

	Numero de passageiros		Numero de toneladas em grande velocidade		Numero 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
Totales.....	83.247	91.507	1.910	1.833	38.581	39.051

Houve pois no anno de 1900 no conjuncto das duas linhas um augmento de 8.260 passageiros; uma diminuição de 77 toneladas em grande velocidade e um augmento de 470 toneladas em pequena velocidade, sendo o augmento 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 relatório, 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 sede 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, *Antonio Francisco da Costa Lima*.

Companhia do Caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão

Assembléa geral

São convidados os srs. accionistas d'esta Companhia a reunirem-se em assembléa geral ordinaria, no escriptorio da sede, praça de Mousinho de Albuquerque, á 1 hora da tarde do dia 30 do corrente, para discutir e votar o relatório, 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 accordo entre o Governo e o Banco de Portugal, para a remodelação dos contractos vigentes entre esta corporação e o Estado. O que, a principio se afigurava, e mesmo se dizia ser um golpe na organização do Banco, veio, mercê de Deus e do nosso temperamento indígena, a cair em uma convenção amigavel arranjada por fórma 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 empréstimos 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 córte do Estado. Mas para que o Banco possa indemnizar-se d'esta perda de lucros e conserve o dividendo que-presentemente distribue, consente-lhe o governo o mobilisar da sua reserva metallica, o que se julgue necessario 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 effeito 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 cambiases?

Por outro lado, para cobranças, liquidações, pagamentos, a prata é incommada 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 substitui-o por notas ou titulos justa e rigorosamente representativos da quantidade de metal a pôr em circulação. Mas este remedio traz-nos novos males: ou augmenta a circulação fiduciária, — de que Deus nos livre — ou cria mais um representativo de moeda, ressureição dos antigos = vales = e estimulo á industria das falsificações.

*

A proposito do Banco, prometteramos, no nosso ultimo boletim, dar conta da sua assembléa geral, annunciada para a noite do dia em que escreviamos. Fiados nos precedentes, contavamos com materia interessante para entreter o leitor. Pois senhores: o relatório e parecer do conselho fiscal foram approvados sem a menor objecção. Não houve quem pedisse a palavra sobre o assumpto. 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 acções 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 sercive 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 emplois suivis en rentes françaises.

Dans le compartiment des fonds étrangers, l'Extérieure Espagnole est très discutée. Le ministre foncier étant mr. de Villaverde, on a accueilli avec réserve la rentrée aux affaires de mr. Sagasta que l'on considère ici, à tort ou à raison, comme personnifiant, 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 disfavor 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.º 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 de Portugal.	5 1/2 %
» cheque.	36 7/8	36 11/16	No mercado.	6 %
Paris 90 d/v.	770	771	Agio Buenos Ayres.	228
» cheque.	776	778	Cambio do Brazil.	11 11/16
Berlim 90 d/v.	312	313	Premio da libra.	2\$000
» cheque.	318	319		a
Frankfort 90 d/v.	312 1/2	313 1/2		2\$100
» cheque.	318 1/2	319 1/2		
Madrid cheque.	940	960		

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

Importação para consumo		
	1900	1899
I — Animaes vivos.....	1 411.531	1.197.934
II — Materias primas para as artes e indústrias.....	16.652.999	13.344.663
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	3.990.087	4.002.547
IV — Substancias alimenticias.....	10.061.215	8.846.264
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	2.238.328	1.940.547
VI — Manufacturas diversas.....	2.312.663	2.015.938
Taras.....	56.963	64.630
Total.....	36.723.786	31.412.523

Exportação nacional e nacionalizada		
	1900	1899
I — Animaes vivos.....	2.393.173	1.885.877
II — Materias primas para as artes e indústrias.....	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 possivel do trabalho, em todas as suas manifestações, no districto de Ponta Delgada e nos outros insulanos que quizerem concorrer;

- fomento e estimulo 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 liquidos na Europa.

As estatisticas mostram que os Estados-Unidos e a Russia produzem 120 milhões de barricas de petroleo por anno e que a producção dos outros paizes augmentou numa proporção tal que se póde 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 succede 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 experiencia em 1890, empregando lenhite e residuos 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 romaicos são aquecidas por aquelle meio que consiste em lançar na fornalha residuos petroliferos com lenhite.

Esta fórma 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^m 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 affirmal-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, occupou-se das obras para a construcção do caminho de ferro de Arganil.

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

O proprio sr. José Dias teve occasião de vêr 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 1.º 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 circulo 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 instrucções 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 podem 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 possui 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 fôcos, sendo dez na gare e os restantes na via corrente entre as agulhas de entrada e sahida.

Cintra á Praia das Maças.—Vão começar brevemente os trabalhos de assentamento do material para o caminho de ferro de tracção electrica de Cintra á Praia das Maças. 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 districtal, pelo Duche, e para a Praia das Maças, na nova estrada, ainda por concluir, pela base da montanha. Onde se pudér aproveitar esta estrada, será acrescentado um novo lanço de tres metros de largura.

Minho e Douro.—Como havíamos annuciado, uma commissão 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 tivémos occasião de dizer.

A commissão 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 subsidio 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 commissão que os serviços e responsabilidades de ambas as classes são eguaes 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 13,7500 réis, tem de se apresentar vestido e calçado decentemente; no emtanto, com todos os descontos a que é obrigado, vem a receber menos que um carregador, como se pôde demonstrar pelos seguintes descontos mensaes:—Direitos de mercê, 540 réis; diploma, 1,7110 réis; fiança, 1,7350 réis; fardamento, 1,7350 réis; addicionaes e imposto do sello, 75 réis, augmentado agora com o novo desconto para a caixa de aposentações».

Benguella.—Foi nomeado engenheiro adjuncto da direcção do caminho de ferro de Benguella 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 Benguella, afim de proseguir 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 provincia 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 rapidos.—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 rapidos para o Algarve.

Esses comboios partem de Lisboa ás quartas e sabbados, pelas 4 horas da tarde, chegando a Faro ás 2 horas da madrugada. Da capital do Algarve sairão 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 rapidas excursões ao Algarve, podendo perfeitamente os *touristes*, no intervallo d'um sabbado para uma segunda feira, visitar o Algarve.

— LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

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

*

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

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 provisorio 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 provisorio 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 molleta, 100 trados de 7/8 e 100 ditos de 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 provisorio 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 provisorio 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 commissão 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 (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28, rue 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 commissão 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 (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28, rue 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 commissão 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 qual-quer 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 Nantigls.	Western Valley Black-vein.

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

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

Egalmente serão vendidos os differentes 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 debito, devendo para esse effeito dirigir-se, até a vespera d'aquelle dia, ao serviço do trafego 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

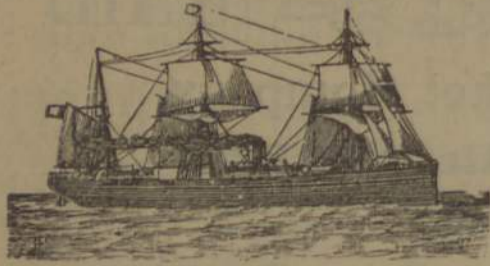
AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

- LISBOA** **Rodolfo Reck.**—Commissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.
- LISBOA** **C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.º
- LISBOA** **Canha & Formigal.**—Artigos de mercearia.—P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.
- PORTO** **João Pinto & Irmão.**—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 134.
- PORTO** **A La Ville de Paris.**—Grande fabrica de corôas e flô-res artificiaes—F. Delport, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º
- LEIRIA** **Antonio C. d'Azevedo Batalha.**—Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.
- LISBOA** **Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.º ordre.—Prop. Victor Sassetti.
- LISBOA** **Hotel Durand.**—Rua das Flôres, 71—1.º class, English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.
- LISBOA** **Restaurante Tavares.**—Cosinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho—Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telephonico, 450.
- PORTO** **Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception, Bains. Journaux.
- PORTO** **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Prop. Lopez Munhós.
- PORTO** **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço.—1\$000 a 1\$400 réis diarios.
- ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos.—Prop., Antonio Sousa Gallinha.
- BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel—Grande Hotel do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica Aceio e ordem. Preços modicos.
- CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cosinha esmerada e farta.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.
- CALDAS DA RAINHA** **Hotel Madrid**—Magnifica situação.—Excellentes aposentos para familias.—Serviço de cozinha de 1.º ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.
- CINTRA** **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$600 réis a 2\$000 réis.—Proprietario, João Nunes.
- CINTRA** **Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.
- 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.**—Commissões, 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, commissões
- PARIS** **Ad Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue de la Victoire, 56.
- VALENCIA D'ALCANTARA** **D. Alejandro Campero.**—Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.
- VALENCIA D'ALCANTARA** **Justo M. Estellez.**—Agente internacional de adunas y trasportes.
- ESTORIL** **Hotel de Paris**—Casa de 1.ª ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos—Preços razoaveis.—Prop. Léon Lacam.
- FIGUEIRA DA FOZ** **Grande hotel Lisbonense.**—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.
- GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.**—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis commodidades e aceio tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.
- LEIRIA** **Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio 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\$000 réis por dia até 1\$500.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.
- MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Italie.**—De 1.ª ordem; construido especialmente proxima da estação e do Cassino. Grandes salas—accommodações para familias. Cosinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Prop.—Petracchi Felice.
- NAZARETH** **Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Prop. 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. Accommodações para familia. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos.
- SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid.**—Principa estabelecimento de Sevilha—Iluminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

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 Antonio.—Para carga, encomendas 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, Cette e Marselha, vapor francez **St. Thomas**. Sahirá a **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, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a **16** de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevidéu 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.^a 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 Patricio 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



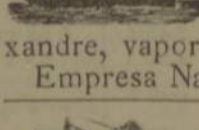
Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez **Scholar**. Sahirá a **20** de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



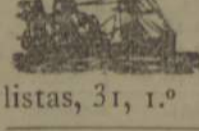
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Concordia**. Sahirá a **22** de março.
Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



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



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel-la, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alex-andre, 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, Montevidéu 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, Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ora-via**. Sahirá a **27** de março.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite,

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