

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 ouro.

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

Proprietário-diretor-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

COLLECÇÕES DO 14.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1901. Os srs. assignantes que as desejarem não teem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis, mais os portes do correio, e receberão o volume encadernado.

SUMMÁRIO

CAMINHO DE FERRO DE MIRANDELLA A BRAGANÇA, por Eiriel...	
JOÃO PEDRO TAVARES TRIGUEIROS.....	65
O ORÇAMENTO DAS OBRAS PÚBLICAS.....	66
PARTE OFICIAL — Programma e condições para a construção das pontes sobre o Douro no Pinhão e Pocinho.....	66
VIAGENS EM HESPAÑA.....	68
RAMAL DE CASCAES.....	69
MELHORAMENTOS DE LISBOA — III — Regulamentação do trânsito.....	69
NOTAS DE VIAGEM — X — As quedas do Rheno.....	69
UMA INVENÇÃO PORTUGUEZA	70
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Recéits dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.....	71
ASCENSORES MECÂNICOS DE LISBOA.....	71 a 73
TRACÇÃO ELÉCTRICA.....	74
LINHAS PORTUGUEZAS — Estremoz a Villa Viçosa — Um empregado elogiado — Apeadeiro de Canellas — Quelimane ao Ru. — Esmeriz a Espinho — Santa Comba Dão a Vizeu — Algarve.....	74
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Argelia — África.....	75
AVISOS DE SERVIÇO	76
ARREMATACOES.....	76
ANNUNCIOS.....	77 e 79
AGENDA DO VIAJANTE.....	78
HORÁRIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1902.....	79
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	80

Caminhos de ferro de Mirandella a Bragança

TERMINOU no dia 14 d'este mês o concurso de 90 dias, aberto perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Foi apresentada pelo sr. João da Cruz uma proposta pedindo que o governo garantisse o complemento do rendimento líquido de 4 1/2 por cento em relação ao preço kilométrico de 26:880,000 réis. Como era sabido, o governo fixaria a taxa do juro, estabelecendo como base do concurso o preço kilométrico sobre que havia de recair aquela taxa.

O orçamento d'este caminho de ferro, organizado em 1888 pela Direcção d'Estudo da Rêde complementar ao Norte do Mondego, fixava o custo kilométrico em 19:680,000 réis. Esse orçamento teve de ser mo-

dificado para atender á baixa dos cambios actuais, e ao encarecimento da mão d'obra e de certos materiais posterior áquella data; e com essas correções não deve ter ficado inferior a 22 contos por kilometro.

Nestas condições affigura-se nos ser de grande vantagem para o Estado a aceitação d'esta proposta, que permitirá satisfazer as justas aspirações d'uma das mais importantes regiões da monarquia, e no entanto tão atrasada em melhoramentos materiais de toda a ordem, tão esquecida pelos nossos governos em medidas de fomento dos seus valiosos recursos.

As informações que temos sobre o auctor da proposta mais agradável tornam esta aos nossos olhos. Trata se de um homem de iniciativa pouco vulgar, adjudicatário de algumas das grandes empreitadas de estradas postas a concurso no periodo de 1888 a 1892 e de muitas outras empreitadas parciais, importando numa somma de muitos centenares de contos.

E', pois, um homem que sabe administrar e organizar grandes trabalhos publicos.

Pelo que toca ao futuro da nova linha ferrea, temos d'elle uma garantia segura nos resultados obtidos na linha de Foz Tua a Mirandella, de que a outra é o prolongamento.

Como linha de interesse local, nenhuma outra no nosso paiz tem apresentado um desenvolvimento tão pronunciado nos ultimos annos.

E, no entanto, a actual linha de Mirandella apenas atinge o limite sul da região a cuja exploração é destinada.

Todos os que conhecem a região transmontana são concordes em afirmar que ao norte de Mirandella se encontram as mercadorias que constituem o principal tráfego da linha da Mirandella.

Ha ali extensos territórios para dilatar, as searas, actualmente já mui importantes, pois que o movimento de cereais exportados pelo caminho de ferro excedem já quatro milhões de kilogrammas annuais.

As pastagens são consideráveis, mui importante a industria da criação e o comércio dos gados.

Grandes jazigos de minerais (o concelho de Bragança constitue a região por excellencia do estanho), aguardam a barateza dos transportes para recompensar generosamente os capitais importantes já hoje nesses comprometidos.

E' também naquella região que a população é mais densa e activa.

Tudo, pois, nos induz a crer que um auspicioso futuro está destinado á nova linha, que parece haver merecido por fim aos poderes publicos a atenção a que tem incontestável direito, e que em breve veremos realizadas as mais ardentes aspirações d'uma parte importante da região transmontana.

EIRIEL.

João Pedro Tavares Trigueiros

Estão de luto os caminhos de ferro portugueses.

Morreu o engenheiro que durante um quarto de século dirigiu os caminhos de ferro do sul e sueste e se identificou com a organização e o desenvolvimento de todos os seus ramos de serviço.

Não tornaremos mais a ver, affavel, bondoso, grave, correcto, aquele que deixou bem impresso na administração da rede de além do Tejo o vestigio da sua accão methodica, esclarecida, firme e honrada.

João Pedro Tavares Trigueiros, conselheiro; general de divisão; inspector geral do corpo de engenheiros de obras publicas; antigo vogal do conselho superior de obras publicas e minas e ultimamente do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado; membro obrigado de todas as comissões difíceis que dissessem respeito a caminhos de ferro: symbolizou sempre o *dux prudens*, juntando á sabedoria do seu alvitre a pureza immaculada do seu exemplo.

Tinha o peito constellado de bálhantes condecorações: a grã-cruz da ordem de Aviz com o grau de oficial; a commenda e o grau de cavalleiro da mesma ordem; a medalha de ouro de comportamento exemplar.

Havia, porém, um modesto documento que elle estimava tanto, como os seus diplomas honoríficos de mais subido valor; era a mensagem que o pessoal dos caminhos de ferro do sul e sueste lhe entregou, no meio da mais calorosa manifestação de afecto, quando elle deixou a direcção d'aqueles caminhos de ferro para ir ocupar a sua cadeira de vogal do conselho superior de obras publicas e minas.

Por isso, Tavares Trigueiros guardou essa mensagem como parte integrante dos seus pergaminhos de funcionário publico.

Oriundo d'uma pequena povoação da Beira Alta, onde de tempos a tempos elle ia passar alguns escassos momentos de ocio, nascera em 5 de outubro de 1831 e sentara praça em 5 de setembro de 1845, isto é, com quatorze annos de idade incompletos.

Alferes, em 1851; tenente, em 1854; capitão, em 1863; major, em 1875; tenente coronel, em 1879; coronel, em 1884; general de brigada, em 1890; general de divisão, em 1891; fôra ultimamente reformado por ter atingido o limite de idade.

Assim, a sua promoção militar, que nos primeiros postos tinha sido lenta, estacionando o joven engenheiro nove annos no posto de tenente e doze no de capitão, foi rapida nos postos mais elevados.

No corpo de engenheiros de obras publicas subiu também ao mais elevado grau da escala, e no largo lapso de tempo durante o qual ininterruptamente exerceu as funcções de director dos caminhos de ferro do sul e sueste, se evidenciou quanto o seu serviço foi apreciado pelos poderes publicos.

Tanto no conselho superior de obras publicas e minas, como no conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, foi vogal militante, distinguindo-se sempre os seus relatórios pela lucidez da exposição e profundo conhecimento dos assuntos.

Morreu no seu posto e na brecha

Apenas se restabelecerá, bem ou mal, da primeira congestão, reassumiu as suas funcções de vogal do conselho; pouco depois, sobreveiu-lhe novo accidente; experimentando ligeira melhora, insistiu, voltou á lucta, mas então foi fulminante o insulto.

Perdeu a engenharia portuguesa um dos seus ornamentos; os caminhos de ferro do Estado, um dos seus mais competentes administradores; a pátria, um cidadão benemerito.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que recebeu sempre do illustre extinto o melhor acolhimento, unicamente diz a verdade, prestando esta homenagem á memoria de João Pedro Tavares Trigueiros.

A tarja negra com que a nossa *Gazeta* enluta esta pagina, é um preito de magoa tambem a um collaborador que tanta vez honrou as nossas columnas, embora a sua modestia nos não permittisse que estampassemos, a subscrever os seus bellos artigos, o seu illustre e honrado nome.

O orçamento das obras publicas

Foi distribuido na camara e vae entrar brevemente em discussão o orçamento geral do estado.

Com as modificações introduzidas pela comissão respectiva da camara dos deputados, as receitas geraes são computadas em 55:057 contos, sendo 922 de receitas extraordinarias. As despesas reputam-se em 55:947 contos, o que dá um *deficit* previsto de 890 contos.

As verbas das despesas por ministerios são as seguintes:

Encargos geraes.....	9.724 contos
Dívida publica fundada.....	20.739 "
Diferença de cambios.....	400 "
Ministerio da fazenda.....	3.854 "
Dito do reino.....	2.843 "
Dito da justiça.....	1.077 "
Dito da guerra.....	6.430 "
Dito dos estrangeiros.....	351 "
Dito da marinha.....	3.273 "
Dito do ultramar.....	916 "
Dito das obras publicas commercio e industria.....	4.785 "
Caixa geral dos depósitos.....	69 "

Nas despesas extraordinarias a decomposição é esta:

Ministerio da fazenda.....	147 contos
Dito da guerra.....	136 "
Dito da marinha.....	236 "
Dito do ultramar.....	405 "
Dito dos estrangeiros.....	50 "
Dito das obras publicas commercio e industria.....	4.0 "

Cabe portanto ao ministerio das obras publicas, commercio e industria o total de 5.235 contos.

As despesas ordinarias d'este ministerio dividem-se ainda segundo estas rubricas:

Secretaria d'estado.....	79.592
Direcção geral de obras publicas e minas	1.639.710
Dita dos correios e telegraphos.....	1.273.275
Dita de agricultura.....	398.615
Dita do commercio e industria.....	243.564
Dita da geodesia e topographia.....	35.492
Diversas despesas.....	31.310
encargos.....	1.088.220
Exercícios findos.....	600.000

Nas despesas extraordinarias:

Para construcção de linhas telegraphicas	10:000\$
Portos.....	240:000\$
Construcção e grande reparação de estradas.....	100:000\$
Obras da Academia do Porto.....	40:000\$
Serviços Agrícolas.....	60:000\$

A despesa no anno económico de 1901 a 1902 foi de 4829:151\$ segundo o orçamento respectivo. Ha portanto uma diminuição de 47 contos, considerando a totalidade.

E' interessante verificar as diferenças.

Pela escripturação diversa a que as novas reformas deram motivo, não se vê claramente onde incidem, por quanto algumas verbas passaram para contas diferentes. Assim aparecem diminuidas as contas:

Secretaria.....	11:520\$
Obras publicas e minas.....	28:899\$
Agricultura.....	39:807\$
Geodesia e topographia.....	312\$
Diversos encargos.....	15:975\$

e aumentadas por outro lado as contas:

Correios e telegraphos.....	28:536\$
Commercio e industria.....	17:826\$
Diversas despesas.....	3:134\$

O pessoal da secretaria absorve, não contando os vencimentos dos funcionários que recebem pelos seus quadros, 76:772\$.

Os engenheiros e seus auxiliares, não contando os que se acham ao serviço da exploração e construcção dos caminhos de ferro do estado ou outras direcções geraes, 379:962\$.

Os pagadores, escripturarios, serventes, apontadores e ferramenteiros, 60:960\$.

A fiscalização dos caminhos de ferro, não contando o pessoal que vence pelos seus quadros, 32:983\$.

A comissão geologica, não contando o pessoal tecnico, 3:690\$.

O pessoal supranumerario e addido, 51:914\$.

O pessoal dos telegraphos e correios, 816:185\$.

O pessoal da direcção geral de agricultura absorve 231:158\$, não contando as escolas que levam 78:945\$.

O pessoal da direcção de commercio e industria consome:

Nos dois institutos.....	61:093\$
Nas escolas industriaes.....	111:000\$
Nas inspecções industriaes.....	15:200\$
Na comissão de exposições.....	2:620\$
Na geodesia e topographia dispendeu-se	29:982\$
Gastam-se ainda:	
Empregados addidos e aposentados.....	33:363\$
Em inspecções medicas, transportes e gratificações.....	11:810\$

Vão-se portanto 2:000 contos no pessoal, não entrando em consideração a parte que ainda lhe cabe nas seguintes verbas:

Material, jornaes, e diversas despesas em laboratorio e estações de fomento agrícola, institutos e escolas.....	96:899\$
Publicação do Boletim agrícola.....	2:500\$
Mercado central de productos agrícolas...	20:000\$
Fiscalização da venda do leite.....	3:000\$
Dita de vinhos e azeites.....	8:300\$
Inspecção das farinhas e do pão.....	5:760\$
Serviços pecuários.....	18:500\$
Material, jornaes e despesas na geodesia e topographia, officina de instrumentos de precisão.....	5:200\$

Despesas internacionaes.....	600\$
Despesas nas circunscripções industriaes e propriedade industrial.....	3:650\$
Despesas das direcções geraes.....	15:000\$

179:209\$

Nas despesas não parasitarias ha:

Para conservação e polícia das estradas (11.000 kilm.).....	330:000\$
---	-----------

D'aqui se deduza as ajudas de custo dos chefes de conservação.

Para serviços hidráulicos.....	90:000\$
Edifícios públicos e ensaios de materiais	636:815\$

Conservação de linhas e estações telegráficas.....	39:000\$
Material telegráfico e postal.....	69:050\$

Serviço postal nacional e internacional....	266:650\$
Impressos e expediente dos correios e telegraphos.....	51:140\$

Bonus de transporte de adubos.....	15:000\$
Dito da venda de sulfureto de carbono....	8:000\$

Mas, o verdadeiro parasita é o encargo das garantias de juro ás companhias de caminhos de ferro e outras:

Deduzem para vias ferreas.....	680:000\$
Para a companhias das águas.....	180:000\$

860:000\$

Oxalá que o aumento de receitas das empresas possa alliviar o estado de tamanho peso, para que elle a seu turno destine uma maior verba ao desenvolvimento das estradas e portos.

Sem nos alongarmos mais por hoje na discussão d'estas cifras, frisaremos com tudo o facto pouco consolador de que, num orçamento de 4:785 contos, são para o pessoal e encargos diversos 3:038 contos.

Temos de voltar ao assumpto; mas não podemos terminar sem um reparo á lei do orçamento.

Não vemos neste importante diploma uma disposição que julgamos sobremaneira util. Referimo-nos á eliminação da velha clausula do regulamento da contabilidade publica, pela qual se prescreve que as despesas todas sejam pagas em duodecimos da dotação orçamental. Esta simples clausula, para comodidade de escripturação com que se pretendia obviar á pratica de gastar, logo d'uma vez, as verbas que tinham sido destinadas para o custeio durante um anno, tem causado ao tesouro publico prejuizos enormes e incalculaveis, por se aplicarem, sem criterio, a obras publicas e a diversas despesas que deveriam fazer-se em epochas fixas.

A obediencia cega a essa imposição irreflectida faz com que a dotação para as obras d'uma ponte, d'uma estrada, d'uma motta d'um rio, etc, sobre nos meses em que se não pode trabalhar, e falte na occasião opportuna em que o trabalho mais renderia.

E' necessário lavrar e semear uma terra numa quinta regional, proceder aos amanhos: não chega a verba. Vem depois quando já passou a epocha propria.

Um director de obras publicas quer activar os trabalhos de terraplanagem d'uma estrada quando o trabalho rural escasseia e a mão d'obra embaratece: não tem senão um duodecimo; os outros veem sucessivamente quando faltam os braços. Nem o dinheiro rende o que deveria render, nem a obra progride o que poderia progredir, nem se presta aos operarios e trabalhadores do campo o serviço que se prestaria fornecendo-lhes ocupação nas epochas em que declina a faina agrícola.

Era de todo o ponto conveniente que desaparecesse aquella velharia que nada justifica e que todos reconhecem como prejudicial.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o programma do concurso e as condições e caderno de encargos para a construcção das pontes sobre o Douro, no Pinhão e no Pocinho elaborados pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases annexas ao decreto de 5 de dezembro de 1901: ha por bem aprovar os referidos programma e caderno de encargos.

Paço, em 7 de fevereiro de 1902.—Manuel Francisco Vargas.

Programma do concurso para a construcção das pontes sobre o Douro no Pinhão e Pocinho

1.º—Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 5 do corrente mês de dezembro, concurso publico para a construcção de duas pontes sobre o Douro, a primeira em freato do Pinhão, destinada a ligar a estrada real n.º 34 com as districtaes n.º 50 e 51, e a segunda no Pocinho, na estrada real n.º 9, destinada para o caminho de ferro de Pocinho a Miranda, e para a viação ordinaria.

2.º—As propostas poderão abranger as duas pontes, ou dizer respeito sómente a uma d'ellas.

3.º—As propostas serão feitas em carta fechada e recebidas na Secretaria do Conselho até o dia 30 de maio de 1902, ao meio dia, e serão abertas nesse mesmo dia á uma hora da tarde, perante a comissão que ha de proceder ao concurso.

4.º—Para cada ponte será apresentada proposta em separado, escrita em portuguez e nos seguintes termos:

«F... obriga-se a construir a ponte de..., a que se refere a portaria de... de..., e o annuncio do Conselho de Administração de... de... de..., publicado no *Diario do Governo* de... de..., pela quantia de..., em conformidade com o respectivo caderno de encargos.»

(Data e assignatura reconhecida, com a declaração da nacionalidade, profissão e domicilio do concorrente).

5.º—A proposta ou propostas devem ser acompanhadas dos seguintes documentos:

a) Certificado de que o proponente possue capacidade para a execução das obras, ou declaração de que se obriga a pôr á testa d'ellas pessoa idonea;

b) Certificado de deposito na Caixa Geral de Depositos, á ordem do Conselho de Administração, da quantia de 2:000\$000 réis por cada ponte, a cuja construcção o proponente concorrer;

c) Projectos e orçamentos das obras, comprehendendo as peças escritas (que podem ser redigidas em frances), e desenhos enumerados no caderno de encargos.

6.º—As propostas, de que trata o artigo 4.º d'este programma, serão encerradas em sobrescripto sem designação exterior e juntamente com os documentos descriptos no artigo 5.º, serão fechadas em envolucro lacrado, que terá a legenda: «Pontes do Pinhão e do Pocinho (ou só aquella á que dissér respeito a proposta), proposta de F...».

7.º—As propostas, que não satisfizerem nos dizeres essenciaes a este programma, ou que exijam qualquer modificaçao d'estas condições, ou das do caderno de encargos, serão rejeitadas e não entrarão em concurso.

8.º—Os concorrentes, cujas propostas não sejam admittidas, levantarão imediatamente os seus depositos provisórios.

Os dos outros concorrentes serão levantados em seguida á adjudicacão da empreitada.

9.º—O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicacão, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tão pouco a dar a preferencia á de menor preço.

10.º—O concorrente ou concorrentes, a que fôr feita a adjudicacão, reforçarão, no prazo de oito dias, contados d'aquelle em que lhe fôr notificada a adjudicacão, o deposito provisório, até o elevarem a 5 por cento da importancia da proposta, sob pena de perderem o referido deposito e de ser a adjudicacão feita ao concorrente cuja proposta fôr immediata á sua em vantagens offerecidas.

11.º—Em todos os dias não santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estarão patentes, na Secretaria do Conselho de Administração, o projecto da ponte do Pinhão e respectivas avenidas, de 2 de março de 1891, e ante-projecto da ponte

do Pocinho, de 31 de julho de 1889, os quaes servirão de esclarecimento aos concorrentes no que respeita ao local da obra e perfil do rio, ficando-lhes a plena liberdade da escolha do tipo das pontes, systemas de fundações e processos de construcção que julgaram mais adequados e que devidamente justifiquem, por memoria ou calculos, o que tudo será oportunamente submetido á approvação do Governo.

Sala das Sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, em 27 de dezembro de 1901.—O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Condições e cadernos de encargos para os contractos de construcção das pontes sobre o rio Douro no Pinhão e no Pocinho

1.º—Objecto da empreitada — Os trabalhos que constituem esta empreitada geral são:

1.º Uma ponte metallica com pilares de alvenaria sobre o Douro em frente do Pinhão para ligação da estrada real n.º 34 com as districtaes n.º 50 e 51;

2.º As avenidas de ligação da ponte com as estradas referidas, segundo o projecto de 2 de março de 1891;

3.º Uma ponte metallica com pilares de alvenaria sobre o Douro no Pocinho, destinada á estrada real n.º 9 e ao caminho de ferro de via reduzida do Pocinho a Miranda;

4.º As avenidas de ligação d'essa ponte com a estrada real n.º 9, segundo o projecto que os concorrentes apresentarão.

§ unico. Cada ponte com as respectivas avenidas de ligação poderá constituir uma empreitada distinta.

2.º—Descripção das obras.—A ponte do Pinhão terá o eixo e cota do pavimento constantes do projecto de 2 de março de 1891 e a largura de 6 metros entre as guardas, sendo destinados 4 metros para o empedrado e 2 metros para os passeios lateraes.

O pavimento será de pedra britada.

A ponte do Pocinho terá proximamente o eixo do ante-projecto e o pavimento em patamar com uma cota superior de 5 metros ao nível dos carris na estação do Pocinho. O raio da curva de ligação do seu alinhamento com o da estação do Pocinho não será inferior a 200 metros.

A ponte será projectada com a largura suficiente para receber a estrada ordinaria com 4 metros de faixa empedrada e um passeio de 1",5, e do lado de jazante, separada por divisoria de 1",5 de altura, pelo menos, a via ferrea de 1 metro de bitola e um passeio de 1 metro de largura, de modo que entre a divisoria e a guarda do passeio fique uma largura não inferior a 4",10.

3.º—Os concorrentes terão livre escolha de tipo das pontes, sistema de fundações e processos de construcção, bem como do numero e abertura de vãos, de modo porém que o talweg do rio fique ao centro de um dos vãos e que a abertura d'este não seja inferior a 50 metros.

Entre os banzos superiores das vigas e o nível das maximas cheias deverá haver um espaço livre de 2 metros pelo menos.

4.º—Os apoios das pontes serão de alvenaria e cantaria.

Na estructura metallica poderá ser empregado o ferro ou o aço.

Nos respectivos calculos serão attendidas as prescripções do regulamento respectivo, aprovado por decreto de 1 de fevereiro de 1897, a saber:

Dados communs ás duas pontes

5.º—Coeficientes de resistencias.—O ferro e o aço destinados á construcção dos taboleiros das pontes devem satisfazer ás seguintes condições:

	Resistencia minima á ruptura	Alongamento minimo de ruptura
	— Kilog.	
Ferro laminado, sentido da laminagem, e ferro forjado.....	34	12 0/0
Ferro laminado, transversalmente.....	28	3,5 0/0
Rebites de ferro	36	16 0/0
Aço laminado (aço doce).....	36	25 0/0
Rebites de aço (aço extra-doce).....	38	28 0/0

Os alongamentos devem ser medidos em barretas de 0",200 com 500 millimetros quadrados de secção, ou de 0",100 com 125 millimetros quadrados.

Poder-se-hão admittir alongamentos inferiores aos indicados neste artigo, mas em tal caso ás resistencias respectivas da ruptura devem aumentar na razão inversa dos alongamentos, pelo menos.

§ 1.º Não será permitido em caso algum o emprego de aço quebradiço (aço duro).

§ 2.º Os furos dos rebites nas peças de aço, depois da punção, devem ser mandrilados na espessura mínima de 1 millimetro. Os rebordos das mesmas peças, cortadas à thesoura, serão limados em igual espessura.

Cantarias e alvenarias:

10 kilogrammas por centimetro quadrado para a cantaria aparelhada.

8 ditos para alvenaria de paramento.

6 ditos para a de enchimento.

5 ditos para o beton.

Madeiras. — Para as madeiras e outros materiaes empregados serão adoptados os coëfficientes de resistencia geralmente admittidos.

§ unico. O Governo reserva-se o direito de fazer as modificações que julgar convenientes nestes coëfficientes de resistencia, quando circumstâncias especiaes as justifiquem.

(Continua.)

VIAGENS EM HESPAÑA

Approximando-se a epocha em que se realizam as grandes festas da Andaluzia, por occasião da Semana Santa e depois a notável feira e touradas, perguntam-nos alguns assignantes em que condições de preço poderão ir ao sul da Hespanha por essa occasião.

Em primeiro logar sabemos que haverá, como nos annos anteriores, bilhetes de ida e volta a Sevilha e comboios especiaes de 1.ª classe e logares de luxo.

Os preços regularão, naturalmente, pelos anteriores, ou seja, tratando da 1.ª classe de Lisboa 18.7300 ; do Porto 21.7300 réis.

Um dos nossos perguntantes deseja fazer, entre as duas festas, uma excursão na Andaluzia.

Tomando bilhetes ordinarios desde Sevilha, custar-lhe-ha a viagem:

Sevilha a Cadiz.....	18,20	pesetas
Cadiz a Malaga.....	47,70	"
Malaga a Granada.....	27,90	"
Granada a Gibraltar.....	43,40	"
Gibraltar a Cordova.....	41,20	"
Cordova a Sevilha.....	15,75	"
Total.....	194,15	"

De Sevilha voltará o passageiro com a volta do bilhete que comprou á partida em Portugal.

Assim gasta:

Bilhete de ida e volta 18.7300 ou 21.7300.

Viagem em Hespanha 195 pesetas, 31.7000.

Total de Lisboa, 52.7000 ; do Porto, 55.7300.

Ha, porém, outro meio mais economico de fazer esta viagem e ainda mais larga, tomando bilhete ordinario para Badajoz e tendo preparado com antecedencia um bilhete circulatorio da nova tarifa de excursões com itinerarios á vontade dos passageiros que muita gente não sabe que está ha um anno em vigor em Hespanha e é de enorme vantagem para os viajantes.

Já que nos ocupamos d'esta tarifa, diremos que ella é inteiramente bitolada pela que vigora em Portugal e tão copiada que até os impressos em que se faz o pedido dos bilhetes e este é transmittido aos diversos agentes, o recibo do importe, a disposição da tarifa, tudo é copiado da tarifa portugueza.

Honra demasiada é para quem inventou cá esses processos e para a companhia real que teve a iniciativa.

Ora tomando um bilhete d'esta tarifa de Badajoz a Sevilha, Malaga, Granada, Algeciras (Gibraltar), Cordova, Sevilha, e regressando ainda por Huelva, Zafra e Merida a Badajoz, percorrendo assim 2.076 kilómetros, custar-lhe ha o bilhete 159 pesetas.

Este preço, que ao cambio actual equivale a 27.7800 réis, junto ao preço ordinario, quer de Lisboa quer do

Porto a Badajoz, e volta 11.7560 ou 16.7200 réis é muito mais reduzido do que a hypothese de tomar bilhete a Sevilha e ahi bilhetes ordinarios para a excursão. Isto é, do Porto fica a viagem por 44.7000 réis e de Lisboa por 39.7560 réis.

Outra combinação será tomar o bilhete de ida e volta a Sevilha e lá o bilhete circulatorio, deixando de ir a Huelva e de ver a importante linha de Huelva a Zafra.

Neste caso o bilhete circular é só de 1.360 kilómetros e custa 124,20 pesetas ou 21.7700, o que faz todo o percurso por 40.7000 réis, de Lisboa ou 43.7000 réis do Porto, isto é, uma pequena diferença na procedencia Porto e ainda mais caro nas de Lisboa.

A segunda hypothese é, pois, a mais vantajosa, mas havendo a dificuldade de obter o bilhete á passagem em Badajoz, visto ter que ser pedido e depositadas 10 pesetas com oito dias de antecedencia, esta redacção põe-se inteiramente á disposição dos seus assignantes, para lhes obter esses bilhetes, mandando-nos com antecedencia o itinerario que desejam e as 10 pesetas que ha a depositar, e depois a respectiva importancia se quizerem receber os seus bilhetes cá.

Ramal de Cascaes

Conforme o *aviso* que adeante publicamos, a companhia real resolveu reduzir a 60 réis em 1.ª classe e a 50 réis em 2.ª o preço da passagem entre Lisboa e Alges, e permitiu que em todos os comboios que levam carruagens de todas as classes possam viajar os portadores de bilhetes d'assignatura de 3.ª classe, salvo os de bilhetes semanaes ou mensaes.

Esta modificação de tarifa é evidentemente motivada pela concorrência da linha electrica, e que implicará ainda, num futuro não distante, outras alterações na tarifa de toda a linha, talvez.

MELHORAMENTOS DE LISBOA

III—Regulamentação do transito

Todos os defeitos e faltas que impedem que Lisboa seja hoje uma cidade comparavel — e até podia ser superior — ás principaes da Europa, são resultado das pessimas administrações municipaes que tem tido nos ultimos quinze annos.

Aíé então teve, não ha duvida, camaras chamadas esbanjadoras, mas, ao menos, essas deixaram vinculada a sua memoria a melhoramentos notabilissimos, como os bairros Estephania e Campo d'Ourique, a avenida da Liberdade com o projectado parque e o largo bairro que a rodeia, o Aterro da Boa Vista e outras semelhantes.

A cidade rejuvenescia, desapareciam as estreitas viellas para se abrirem novas ruas, compravam-se terrenos para construir avenidas, aterrava-se uma faixa de rio onde surgia um largo caes.

Mais uns annos d'essa febre de melhoramentos e a nossa bella Lisboa estaria a par das modernas conquistas do progresso.

Grande parte d'esses melhoramentos deveu-se a um commerciante ingenuo, abastado e que bem caro pagou, da sua fortuna, a vaidade de ser presidente da camara. Arruinou-se com isso, e a cidade pagou-lhe a dívida de gratidão pondo-lhe o nome numa rua, não de primeira ordem, porque essas são reservadas para honra dos que teem feito justamente o contrario.

Passados esses aureos tempos, a cidade, como Francisco Palha disse do paiz na sua patriótica poesia:

Desde então até agora,
Nesse sonho que a devora
Tornou de novo a caír.

E parar, dormir, é morrer neste caso.

As cidades de todo o mundo disputam primazias de beleza, de conforto, de luz, d'aceio, de grandes melhoramentos.

Vae-se lá poucos annos depois d'uma visita e encontram-se novidades que nos suprehendem; quem vem a Lisboa não a tendo visto ha dez annos, nada encontra de novo. Apenas mais alguns predios na Avenida, de pessimo desenho architectonico, os carros electricos, umas luzes electricas que se apagam e bruxuleam como as de azeite.

A maior novidade, talvez, é independente da camara municipal: as luzes de incandescencia. E onde elles não estão, lá se vê o sinete camarario na pessima qualidade do gaz que ella consente que a companhia forneça, e que é peior cada dia, apesar dos verificadores da camara diariamente informarem que elle é rigorosamente tão bom como o contracto o exige.

Queixavamo-nos da ultima administração municipal, pelos escandalos que praticou e consentiu, em detimento dos interesses da cidade; veiu uma commissão administrativa, nomeada pelo governo, substituiu a e um raio de esperança nos animou, de que esse grupo d'homens, honestos e intelligentes, daria nova vida á capital.

Mas os factos — ou a ausencia d'elles — vão nos provando que aquellas cadeiras, talvez por estofadas de mais, convidam mais ao somno que á actividade, e a atmosphera d'aquella sala é propicia a esterilizar ideias antes que elles brotem dos cerebros para o terreno da accão.

Apenas de mezes a mezes lá vem um pequeno ratinho como parto da montanha e eis que já é muito.

Agora apparece um projecto de postura para o transito de vehiculos de carga na rua 24 de Julho.

Mas porque só nesta rua?

Pois installou-se na cidade um serviço de viação novo, e installou-se d'uma forma definitiva, por um seculo; esse sistema emprega novo meio da tracção, vehiculos muito maiores do que os existentes, exige mais espaço livre, ameaça com maiores perigos os peões, os carros de todos os generos e os cavalleiros, e a camara não aproveita o ensejo para regulamentar, de vez, o transito em toda a cidade, facilitando a dos carros electricos e ao mesmo tempo impedindo que elles, por si e pelos desmandos alheios, sejam um perigo imminente a todo o momento!

Diariamente a imprensa reclama contra a velocidade demasiada com que esses carros andam, e ninguem tem base para dizer se elles andam ou não no andamento legal, porque nada está regulamentado, que lhes auctorize a carreira vertiginosa ou lhes modere o andamento.

Percorrem esses carros ruas atravessadas por outras, onde o transito é continuo, e não lembrou ainda a pessoa alguma que sendo essas ruas transversaes estreitas, como são, naturalmente era indicado que em cada uma só se permittisse o transito para um lado, intervallando-as; por exemplo: fazendo que nas ruas de El-Rei, Conceição, Victoria e Santa Justa só se pudesse circular da esquerda ou seja do poente para o nacente, e nas demais em sentido inverso.

A do Arsenal, da que já aqui por mais d'uma vez tratámos, já que não se fez o tunnel do Pelourinho,

devia ordenar-se que os vehiculos de carga só circuassem no espaço que, depois da reconstrucção da via americana, lhes ficou livre, deixando só circular na faixa delimitada pelos carris, os carros conduzindo gente.

Curvas apertadas e mascaradas como as do Chiado para a rua do Carmo, d'esta para o Rocio e do Príncipe, como todas as embocaduras do quadrilatero da Baixa, conservam-se desprovidas do letreiro

VEHICULOS A PASSO

que se vê em todas as cidades, ou

CUIDADO COM O TRAMWAY

como em Zurich, Leipzig e tantas outras.

Em ruas em que sobra espaço para os carros de carga circularem fóra da faixa dos tremvias, consente-se que só esta faixa seja seguida por todos, do que resulta que a queda d'um cavallo ou o desarranjo do carro ou da carga obrigam a parar mais de vinte carros cheios de gente, com transtorno para todos, como ainda ha dias sucedeu no largo do Terreiro do Triângulo, onde se juntaram 19 tremvias, alguns por mais de meia hora.

Citamos factos ao acaso; muitos outros casos ha em que a necessidade de regulamentar o transito em Lisboa se impõe d'uma maneira imperiosa.

Faça a commissão administrativa da camara um esforço intellectual, veja se pôde pensar um bocadinho nisto, que é tambem um melhoramento para a cidade.

NOTAS DE VIAGEM

X

As quedas do Rheno

Quem diz quedas do Rheno, diz Schaffhausen, segundo o vulgo, ou diz melhor Neuhausen, porque é neste ponto que elles são.

Antigamente todos iam localizar-se á primeira d'estas cidades, e vinham, em carro ou em comboio, á segunda, ver as quedas; hoje ha nesta numerosos hoteis onde se alojam, mesmo em frente da grandiosa cascata, os forasteiros, insaciaveis de contemplar aquele colosso cujos espreguiçamentos se ouvem a grande distancia.

Mas quem quer ficar mais commoda e economicamente, fica ainda em Schaffhausen, que é apenas a dois kilometros, e para ver o grandioso espectaculo, vem em comboio ou tremvia electrico á estrada que corre entre a linha que vae de Eglisau e o rio, onde ha logar para todos, e á vontade.

Assim se poupa tambem o franco e meio que os hotelistas de Neuhausen carregam na conta a cada hóspede, para a iluminação nocturna das quedas.

Esta iluminação é feita por fogos de bengala e selo-ha no futuro por luz electrica, para o que se installam os respectivos apparelhos. Ora se ilumina a queda a branco, depois a cōres, ora os diferentes annexos do castello de Laufen, os montes lateraes, a ponte, etc.

E' phantastico, mas não se deixe de ver as quedas de dia.

D'esta estrada ou das varandas e terraços dos hoteis se gosa o mais suprehendente panorama d'aquelle jençol d'agua, de 115 metros de largura, que se pre-

cipita de uma altura de 30 metros, com uma furia, uma impetuosidade e um ruido que fazem medo.

O espectador sente-se amesquinado ante aquella imponencia da força; quanto o rodeia, quanto a sua vista abraça, parece lhe pequeno, insignificante, falto de vida, porque a vida, a agitação o palpitar das grandes luctas, o arfar de almas afflictas, como os beijos carinhos d'uma loucura colossal, tudo está naquellas aguas que marulham, que se ensurecem ao ter que bi-partir-se pelo morro que marca o centro do seu curso, que se levantam em cachões espumantes e se evolam em nuvens de alva neblina, e logo se acalmam, misturando se no rio e banhando-lhe docemente as margens.

E' uma attracção de olhar que não finda, um entusiasmo que não esmorece...

E ainda o espectador extatico... não viu as quedas do Rheno.

Avança mais, descendo, pela serpenteante estrada; está já á beira rio, para se approximar do colosso; o ruido ensurdece o; o olhar não se affasta d'aquellas aguas revoltas que parecem ameaçal-o da outra margem.

Os guias, Baedeker e Joanne, ensinam bem o caminho.

Toma-se, pela estrada, para a esquerda, depois, á direita, lá está o poste que indica a vereda; segue-se, volta se ainda, e atravessa-se a ponte do Dachs.

Estamos sobre a grande toalha d'agua que corre vertiginosamente para o precipicio.

Ha saltos de ondas que nos atemorizam; lá adeante erguem-se torres de cachões que se desfazem logo com ruido enorme, parece que tudo nos desaparece sob os pés...

E comtudo mais nos espera ao chegar a ver as quedas do Rheno...

Chegamos ao castello de Laufen, tomamos o nosso bilhete, por um franco, e da varanda, novo espectáculo se nos depara, vendo o impetuoso rio a 34 metros d'altura e apreciando como, de penedo em penedo, elle caminha para a grande cataracta.

E' grandioso, mas a mesma reserva ainda faremos para mais tarde, para quando o viajante... vir as quedas do Rheno...

Depois desce-se ao Pavilhão, onde nos achamos mais perto das rumorosas aguas: depois ainda ao Belvedere que fica mesmo debruçado sobre a catarata.

E' ensurcededor o ruido e desorientador o espectáculo, mas mais nos espera quando, na varanda do Känzeli, nos achamos sob as grandes ondas que nos ameaçam devorar. Chega a ser medonho, fugimos quasi espavoridos.

E não obstante ainda ha mais, quando... virmos as quedas do Rheno...

Desce-se, finalmente ao Fischetz, pequena barraca á beira do rio, onde tomamos o barco (por 4 francos uma ou duas pessoas, 1 franco por cada pessoa mais) e envergando um impermeavel que o barqueiro nos serve, vá! coragem! vamos arrostar com o temeroso elemento!

O barco, levado por dois homens praticos, defronta com as altivas ondas e galga-lhes no dorso luctando sempre, até que uma mais benefica o lança sobre a praia em frente do rochedo.

Neste momento o visitante, rodeado de espuma branca por todos os lados, tendo por unica defesa do dragão que ameaça devorar-o o estreito rochedo que afasta as aguas, começa a ter a noção do que é... ver as quedas do Rheno.

Mas para a completar precisa ainda subir os ingremes degraus abertos na rocha, equilibrando-se a custo,

agarrado ao corrimão de ferro, desprezando o perigo de resvalar e sumir-se na voragem.

Depois, lá no alto, no pequeno espaço de um metro quadrado irregularmente conquistado pelo homem sobre aquella maravilha da natureza; quando a seus pés não vê mais que agua debatendo-se, e sente no corpo os embates d'esses vagalhões enormes contra o rochedo, produzindo um estremecimento de trovão medonho; ahi onde o rodeia completamente o abysmo, a voragem, e o cobre uma atmosphera irisada pelos raios do sol atravez da pulverização que se levanta das aguas; ahi é quando a grande emoção o empolga; é onde o visitante pode dizer finalmente que... viu as quedas do Rheno!

Uma invenção portugueza

O sr. Frederico Antonio Pereira, capitão-tenente da armada, reformado, requereu patente de invenção por dois annos para uma nova disposição de rolamento a que deu o nome de Trivia.

A linha é composta de tres vias que são: uma longrina assente nos topes de montantes; e duas vias lateraes pregadas nos mesmos montantes e equidistantes da longrina.

Os carris que assentam nas vias são formados por chapas de ferro de pequena espessura com as convenientes dobras longitudinaes, sendo duplos os carris dos lados e dispostos a receberem movimento de rodas em posições horizontaes e verticaes.

A disposição dos desvios e mudanças de curso do material circulante faz-se por meio de porções de linha que se destacam girando sobre um pivot.

O mesmo inventor requereu patente de invenção por dois annos para um systema de carruagens e vagons destinados a trabalhar na Trivia.

As carruagens e vagons teem um recorte longitudinal pela parte inferior até quasi metade da sua altura, servindo esse recorte para ahi serem adoptadas todas as rodas que trabalham nos carris da linha e ao mesmo tempo dar lugar a esta.

As rodas directrizes trabalham acima do centro de gravidade das carruagens e a disposição de todas as outras rodas que trabalham horizontal e verticalmente nas vias duplas lateraes permite completa estabilidade.

PARTE FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 29.^o, 30.^o e 32 dos estatutos, é convocada a assembléa geral ordinaria para o dia 15 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde, na sede da companhia, Rua Nova do Carvalho n.^o 71, 2.^o andar, para a discussão e votação do relatorio do anno findo, e do parecer do conselho fiscal.

Não reunindo numero suficiente de accionistas, para poder funcionar esta assembléa, fica definitivamente convocada para o dia 31 de março, no mesmo local e hora.

Lisboa, 22 de fevereiro de 1902.—O Presidente da assembléa geral, José Mesquita da Rosa.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta companhia terá lugar segunda feira, 28 de abril de 1902, pelas tres horas da tarde, na sede da companhia, rua Victor Cordon, n.^o 1.

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

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

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

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

1900, e o estado dos débitos do mesmo Thesouro, no fim de 1901 somma 55.206,9 contos, que se especifica pela fórmula seguinte:

Conta corrente	contos	26.300,1
Classe inactiva, lei de 1887	"	6.109,7
Classe inactiva lei de 1897	"	4.402,9
Emprestimo ao Governo contracto de 14 de Janeiro de 1893	"	8.000,0
Idem, contracto de 4 de dezembro de 1891	"	5.950,0
Contractos diversos	"	102,9
Bilhetes do Thesouro	"	3.618,0
Suprimentos garantidos	"	723,1

Comparado com 1900 o estado d'estes débitos, vê-se que, no exercício de 1901, houve um decrescimento na importância de 416,5 contos de réis. E acrescenta o relatório que a verba de 723,1 acima descripta por — suprimentos garantidos — se acha já liquidada no presente anno de 1902.

Por esta resenha feita muito pela rama, vê-se que o anno correu para o banco prospéra e desafogadamente, assim como da mesma fórmula correu para todos os estabelecimentos bancários da nossa praça. Tanto o atestam os relatórios de que, nestes boletins, temos dado conta. Inquestionável symptom é este de franca melhoria no estado geral dos negócios, e que muito mais se accentuará se a questão magna dos nossos credores externos for liquidada breve e em condições supportaveis para os recursos do paiz.

Como estava anunciado, realizou-se, no dia 25 do corrente mês, a nova reunião da assembléa geral extraordinária do banco, convocada para continuação dos trabalhos das reuniões anteriores, e a que nos temos referido nos nossos precedentes boletins.

Pouco se adeantou, infelizmente, com este novo capítulo, não obstante dois membros da comissão que assignaram vencidos o projecto do contracto, terem apresentado á assembléa os pontos da sua discordância e as emendas que entendiam dever sofrer alguns dos artigos do projecto.

Vemos que estes dois cavalheiros combatem, honra lhes seja, a criação das chamadas «ordens de prata» a que nos referimos precedentemente; e motivos temos para crer que este pouco sympathico aumento de circulação fiduciária não será levado a efeito, para bem do público e até do próprio banco.

Para sequência dos trabalhos será anunciada uma nova reunião.

Não foi das mais animadas a quinzena bolsista finda, como passamos a registar:

Valores do estado. — As inscrições que conservavam estacionaria a cotação de 39,30, começaram desde o dia 22 a fraquejar, sendo de pouca monta as transacções realizadas. Fecham hoje a 39,05 para títulos grandes, ficando ainda os pequenos a 39,30.

As obrigações de 4% 1888 tiveram d'esta vez maior procura, firmando-se 20.700. As de 4 1/2% 1888 e 4% 1890 quasi não tiveram compradores. Cotaram-se respectivamente a 58.500 e 50.800.

Acções de bancos e companhias — Em acções bancárias as operações foram, em absoluto, insignificantes. Cotaram-se as do Banco de Portugal a 149.500 e 150.000; as do Commercial de Lisboa a 134.000; as do Lisboa & Açores a 124.000, e as do Ultramarino a 120.500.

Em acções da Companhia dos Phosphoros o movimento foi regular aos preços de 140.200. As dos Tabacos tiveram também alguma procura, ficando a 140.200, coupon.

Obrigações do Credito predial. — Operações limitadas. As prediais de 6% tiveram os preços de 95.150 e 95.500. As de 5% conservaram-se a 93.650 e as de 4 1/2% a 89.500.

Empresas africanas. — Continuaram as operações a prazo com as acções das Companhias de Moçambique e Zambezia. Para as primeiras os preços regularam entre 12.400 e 13.400, fim do corrente; e para as segundas, entre 5.200 e 5.250, fim do corrente também.

E aqui nos ficamos por hoje.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	41 1/4	41 1/8	Desconto no Banco de Portugal.....
» cheque ..	40 7/8	40 3/4	No mercado.....
Paris 90 d/v	695	696	Agio Buenos Ayres
» cheque	702	704	Cambio do Brazil
Berlim 90 d/v	281	282	Premio da libra
» cheque	284	287	1 1/16
Francfort 90 d/v ..	281 1/2	282 1/2	1.300
» cheque ..	284 1/2	287 1/2	e
Madrid cheque ..	850	860	1.330

— A circulação fiduciária ficava, em 31 de dezembro de 1901, em 68.757,2 contos, tendo aumentado sobre igual data, em 1900, por 620,5 contos.

— A Caixa apresenta, no balanço, um saldo para 1902 de 58.654,1 contos, que se decompõe pela fórmula seguinte:

Notas proprias	contos	46.356,5
Ouro em moeda e barra	"	4.837,4
Prata	"	7.211,5
Nickel	"	167,8
Cobre	"	80,6

— O movimento total da conta corrente do Thesouro público em 1901 foi de 194.116,0 contos, mais 5.148,4 contos que em

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	-	-	-
Lisboa: Inscrições de assent.	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,25	39,20	39,20	39,05	39	39,05	-	-	-
" coupon	39,30	39,30	39,30	39,30	-	-	39,20	-	39	39	39	-	-	-
Obrig. 4% 1888	20 600	20 600	20 600	20 650	-	20 650	20 700	20 700	-	20 750	-	-	-	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon...	50.500	50.800	-	-	50.800	50.800	-	-	-	50.800	-	-	-	-
" 4 1/2% assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% coup. int...	58.500	58.500	-	-	58.500	57.100	58.500	58.500	-	57.000	-	-	-	-
" 4 1/2% externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	121 000	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	149.000	-	-	150.000	-	-	-	150.300	151.000	-	-	-
" Commercial	134.000	134.000	-	-	-	134.000	134.000	134.000	-	-	-	-	-	-
" N. Ultramarino ..	120.500	120.500	120.500	120.500	120.500	-	-	120.500	-	-	-	-	-	-
" Lisboa & Açores	123.000	124.000	124.000	124.000	-	-	-	124.000	-	124.000	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	138.000	-	138.900	138.800	-	139.000	-	140.200	140.200	140.500	140.500	-	-	-
" Comp. Phosphoros.	77.700	77.800	77.900	77.800	-	78.000	78.000	78.000	77.900	77.800	77.800	-	-	-
" Real.....	17.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	95.150	95.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 5%	93.650	-	-	93.650	93.650	93.650	93.650	-	93.650	93.000	93.600	-	-	-
" Comp. Phosphoros.	91.200	91.200	-	-	91.200	91.200	-	-	91.200	91.200	91.200	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	81.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 3% 2.º grau	-	24.700	24.700	24.950	24.950	24.850	24.900	24.750	24.800	24.700	24.650	-	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	56.000	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	-	83.900	83.900	83.900	-	83.800	83.800	83.800	-	-	84.000	-	-	-
Paris: 3% portuguez	28,57	28,40	28,60	28,40	28,27	28,47	28,52	28,55	-	28,55	-	-	-	-
Acções Comp. Real.....	75	76	76,50	-	-	-	76	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres.....	37,50	38	38	36	-	34,25	37	36,50	-	37	-	-	-	-
" Norte de Hespanha.	195	192	191	189	178	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza ..	285,50	-	280	275	265	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	215	210	-	-	194	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	344	344	345	346	-	-	-	349,50	-	346	-	-	-	-
" " 2.º grau	104,50	106	107,50	108	107,50	107	108	107,50	-	107,50	-	-	-	-
" C. Beira Alta.....	77	79	79	81	80,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres	93	94,50	96	97	95	-	91	93,25	-	94,75	-	-	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)	314	312	311	310	309	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	28	27,87	28	27,87	27,93	28	28	28,12	28,15	28,12	-	-	-	-
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	70,62	70,62	70,50	70,50	70,50	71,38	71,38	71,50	71,93	71,75	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	1902	1901	1902	1901
COMPANHIA REAL	de a 5 11 Fev.	693	68 443 000	98.763	693	67.447.668	97.327	448.189 000	443 874 517
Antiga rede e nova não garantida	12 18 "	"	64.933.000	93.698	"	67.447.668	97.327	513.122 000	511.322.185
Nova rede garantida	5 11 Fev.	380	8.682 000	22.847	380	9.228 332	24.287	62.864 000	63.404 483
12 18 "	"	8.739.000	22.997	"	9.229.332	24.287	71.603 000	72.633.815	1.030.815
Sul e Sueste	1 7 Jan.	488	21.427.960	43.909	488	17.676.605	36.222	21.427.960	17.676.605
8 14 "	"	24.247.540	49.687	"	17.353.680	35.560	45.675.500	35.030.285	10.645.215
15 21 "	"	23.407.765	47.966	"	16.210.850	33.218	69.083.265	51.241.135	17.842.130
Minho e Douro.....	1 7 "	353	21.624.745	61.259	353	25.203.103	71.396	21.624.745	25.203.103
8 14 "	"	21.472.000	60.827	"	18.969.553	58.568	43.096.745	44.112.656	-
15 21 "	"	24.842.690	70.375	"	19.013.802	53.863	67.939.435	63.126.458	4.812.977
Beira Alta	15 21 "	253	5.826.514	23.029	253	4.921.749	19.453	18.331.236	17.092.987
22 28 "	"	5.858.338	23.155	"	5.935.255	23.459	24.189.574	23.028.242	1.161.332
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	1 7 Jan.	105	1.193.224	11.364	105	1.493.897	14.227	1.193.224	1.493.897
8 14 "	"	1.413.984	13.466	"	1.201.543	11.443	2.607.208	2.695.440	-
15 21 "	"	1.459.243	13.897	"	1.338.316	12.745	4.066.451	4.033.756	32.695
Guimarães	15 21 "	34	1.459.045	42.913	34	1.351.345	39.745	4.113.565	

Ascensores mechanicos de Lisboa

Estão publicados o relatorio e contas relativos á gerencia da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa, durante a gerencia que findou em 31 de dezembro de 1901.

Conforme fôra resolvido pela assembléa geral, o saldo da conta Ganhos e Perdas do anno de 1900, na importancia de 9.702⁷⁰⁷⁶ réis, passára para a conta de Grandes Reparações. D'essa quantia se gastou no anno findo 6.361⁷⁵⁶⁵ réis.

Não foi possivel effectuar no anno de 1901 todos os trabalhos que estavam planeados, porque durante o anno se deram diversas occorrencias imprevistas, como o incendio de um carro da linha da Gloria, etc., que impediram a conclusão d'aquelles trabalhos. Vae porém a Companhia continual-los no intuito de conseguir uma diminuição de despesa e melhorar ainda mais o serviço da exploração, melhoria que já este anno se fez sentir com beneficio resultado para as suas receitas.

E' sob esta orientação que a Direcção propõe para do saldo de Ganhos e Perdas passar uma nova verba para a conta de Grandes Reparações.

«As circumstancias desafogadas em que nos encontrámos durante o anno — diz a direcção — levaram-nos a annunciar o pagamento antecipado dos juros das obrigações, relativos ao 2.º semestre, mediante o desconto de 5 % ao anno, vantagem esta de que poucos srs. obrigacionistas se utilizaram. Tambem pagámos de prompto diversas contas, sendo de réis 1:118⁷⁴⁵² a importancia de descontos e diferentes juros que credímos na conta de Ganhos e Perdas.»

Julga a Direcção conveniente realizar a venda dos predios que a Companhia possue e podér dispensar, applicando o producção liquido na amortização de obrigações.

A receita geral em 1901 foi de 119 338⁷⁷⁶¹ réis. A despesa foi de 95 914⁷⁷³⁷ réis.

Do saldo propõe a gerencia que se faça a seguinte applicação.

5 % para Fundo de Reserva.....	Réis	1:171 ⁷²⁰¹
5 % para Deterioração de material	»	1:171 ⁷²⁰¹
Para amortização relativa ao anno de 1901, 500 réis por accão....	»	4:600 ⁷⁰⁰⁰
Para dividendo relativo ao anno de 1901, 2 % ou sejam 1 ⁷⁰⁰⁰ réis por accão.....	»	9:200 ⁷⁰⁰⁰
Para a conta Grandes Reparações	»	3:000 ⁷⁰⁰⁰
Para Contas a liquidar.....	»	2:000 ⁷⁰⁰⁰
Para a Caixa Económica dos empregados da Companhia.....	»	50 ⁷⁰⁰⁰
Saldo para conta nova.....	»	21:192 ⁷⁴⁰²
Total....	»	23:424 ⁷⁰²⁴

TRACÇÃO ELECTRICA

Sobre a queixa que aqui publicámos sobre o inconveniente dos carros não receberem passageiros quando outro carro para o mesmo destino vem em seguimento, recebemos uma amavel carta de um dos directores da Companhia Carris de Ferro, carta que, por ser de carácter particular, não transcrevemos aqui, em que

se nos explica que a direcção deu aquella ordem para, quando o carro vem atrasado, ganhar tempo e distanciar-se do que o segue.

Vê-se que a intenção é boa, mas os efeitos é que são prejudiciaes para o publico, e a companhia ha de convencer-se d'isso, pelas continuas reclamações de que todos os jornaes se teem feito echo e os empregados ouvem a todo o momento.

LINKAS PORTUGUEZAS

Estremoz a Villa Viçosa. — Em sessão da Camara dos Pares, de 25 de fevereiro, passou-se o seguinte entre o sr. Dantas Baracho e o sr. Ministro das Obras Publicas, segundo consta do summario oficial da mesma sessão:

O Sr. SEBASTIÃO BARACHO: — Tendo pedido ha dias o comparecimento dos srs. Ministros das Obras Publicas e da Marinha, vae dirigir-se em primeiro logar ao primeiro d'estes dois membros do Governo.

Ainda antes de se ter aberto o Parlamento, leu em varios jornaes umas noticias que se referiam ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, com o que muito concorda, e leu mais que havia trabalhos destinados a levar esse prolongamento até Elvas, com o que não pôde concordar.

Se o prolongamento vae só até Villa Viçosa nada se lhe oferece dizer a tal respeito; mas se o sr. Ministro das Obras Publicas lhe assegura que esse prolongamento vae até Elvas, algumas considerações terá que apresentar.

O Sr. MINISTRO DAS OBRAS PUBLICAS (Manuel Francisco de Vargas) (interrompendo): — Diz que mandou simplesmente proceder ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa.

O ORADOR: — O prolongamento além de Villa Viçosa foi muito discutido na commissão superior de guerra.

A commissão da outra Camara, em 1899, tambem apreciou o assumpto sob o ponto de vista militar. Houve diversidade de opiniões; mas, elle, orador, sendo dos que mais combateram esse prolongamento, encarando-o sob o ponto de vista estratégico, felicita-se por vêr que a sua opinião conseguiu obter majoria.

Vê com prazer que o sr. Ministro das Obras Publicas nenhuma deliberação tomou a tal respeito, e pede-lhe que pondere devidamente o assumpto, e que não consinta por nenhum principio o prolongamento da linha ferrea de Villa Viçosa a Elvas, visto que seria enormemente prejudicial á defesa do paiz.

E' este o parecer da commissão superior de guerra, e de toda a gente que conhece um pouco a sciencia militar, e a de todos os que apreciam os meios defensivos do paiz.

O prolongamento até Elvas seria uma linha de invasão.

Em resposta ás observações do sr. Dantas Baracho, declarou o governo que não tem tomado ainda resolução alguma com respeito ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz até Villa Viçosa. Nem ha lei que o auctorize a isso. O que s. ex.^a fez foi mandar proceder aos estudos necessarios a essa obra, de maneira que, mais tarde, se possa fazer o prolongamento do caminho de ferro na direcção de Elvas ou em qualquer outra direcção.

Um empregado elogiado. — Tendo sido encontradas por Manuel de Oliveira, chefe do distrito n.^o 44, na

madrugada de 16 de janeiro ultimo, tres travessas que por malvadez haviam sido collocadas sobre os carris ao kilometro 115, Norte, este empregado com tal pericia e intelligencia se houve que, seguindo o rastro do criminoso, conseguiu descobril-o, obter d'elle a confissão do crime, e entregal-o preso á auctoridade local.

Pelo bom serviço prestado, com que possivelmente evitou alguma grande catastrophe, foi elogiado em ordem do dia do serviço de via e obras da Companhia Real, e gratificado com a quantia de 5.000 réis.

Apeadeiro de Canellas. — Entre a estação de Estarreja e o apeadeiro de Cacia, na linha ferrea do Norte, vae ser estabelecido um apeadeiro denominado de Canellas, exclusivamente destinado ao serviço de passageiros, com o que prestará excellente serviço aos habitantes de Salreu e logares circumvisinhos.

Quelimane ao Ruo. — Informa um collega que brevemente se procederá á construcção do caminho de ferro de Quelimane ao Ruo.

Accrescenta que tem todas as razões para assim o crer. E como se trata de um collega que nos merece todo o credito, aqui reproduzimos a noticia.

Esmoriz a Espinho. — Para a continuaçao da segunda via ferrea, na linha da Companhia Real, vae ser adquirido um grande terreno entre Esmoriz e Espinho. Brevemente será aberto um apeadeiro n'aquella linha, proximo de Estarreja, para serviço de passageiros.

Santa Comba Dão a Vizeu. — Foi superiormente aprovada a liquidação de resto da garantia de juro devido á Companhia Nacional de Caminhos de ferro pela exploração da linha de Santa Comba Dão a Vizeu até 1900-1901.

No nosso numero proximo publicaremos o respectivo decreto.

Algarve. — Foi nomeada uma comissão especial para dar seguimento ao ramal do caminho de ferro que liga Faro com Villa Real de Santo Antonio, incumbindo-lhe o apreciar qual a directriz que deve ser adoptada, attendendo ao que em tempo representaram alguns habitantes de Faro.

A comissão é presidida pelo sr. conselheiro Luiz Bivar, e composta dos pares e deputados pelo Algarve, e dos srs. Justino Teixeira, Ferreira Netto e Fernando de Sousa, que servirá de secretario.

A portaria que nomeia esta comissão foi assignada no dia 27 de fevereiro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Trabalha-se activamente na fusão das Companhias do caminho de ferro de Bilbao a Durango e de Durango a Zumarraga. Na combinação que parece definitiva, a primeira adquire toda a linha pertencente á segunda, com todo o seu activo, por 3.150 acções de 250 pesetas cada uma, ás quais deverão pertencer os mesmos direitos e proveitos que tem já as 13.050 acções actualmente em posse dos accionistas do caminho de ferro Central, com a diferença apenas de que essas deverão caducar, quando a linha, segundo o estabelecido no decreto de concessão, passe para o poder do Estado.

O capital social da companhia ampliada será o seguinte:

	Pesetas
13.050 acções em circulação, valor nominal	3.262.500
250 pesetas.....	787.500
3.250 acções a emitir, 250 pesetas.....	4.050.000
Ou seja um total de 16.200 acções, capital nominal	

A concessão feita á companhia da Bilbao a Durango é perpétua.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante manda estudar um novo tipo de carril que pese 40 kilos por metro, com destino ás secções da sua extensa rede em que a intensidade do tráfego é mais avultada.

O Ayuntamiento de Burgos resolveu dar um subsidio de 125.000 pesetas, além dos terrenos necessários para instalação da gare e de officinas, á Companhia ingleza que projecta construir o caminho de ferro de Aranda a Bilbao por Burgos.

A companhia concessionaria do caminho de ferro de Aragão pretende inaugurar no dia 15 do corrente a secção de Sagunto a Valencia.

Entre São Sebastião e a Corunha projecta-se o estabelecimento de uma linha de carros electricos. Medirá 65 kilómetros de extensão, e será alimentada por uma queda de agua do Tambre, que representa uma corrente de alta tensão.

Volta-se a falar da proxima construcção do caminho de ferro de Bacares a Almeria, cuja concessão foi feita há muitos annos, e que é de grande vantagem para a exploração das minas que abundam naquella região.

Para a elaboração do projecto de um caminho de ferro entre Ferrol e São Sebastião, resolveu-se, numa assembléa de interessados, abrir uma subscrição de 1.250 acções de 100 pesetas cada.

Um grupo de capitalistas da Catalunha entrou em negociações para adquirir a concessão do caminho de ferro de Chinchilla a Vadoclano, que se destina a prestar excellentes serviços a uma rica região que actualmente luta com a falta de rápidas comunicações.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante fez aquisição de novo material destinado aos seus comboios de luxo. No dia em que esse material entrou em circulação houve grande festa, com grande numero de convidados que foram levados em passeio até Aranjuez. Entre estes compareceu o Ministro das Obras Públicas. E quando se chegou ao momento do Champagne, um dos Administradores teve a franqueza de declarar que as repetidas queixas do publico e as críticas da imprensa sempre conseguiam alguma cousa das companhias dos caminhos de ferro.

França

Foi apresentado na Camara dos Deputados o relatório sobre a nova linha do caminho de ferro Metropolitano, entre o Palais Royal e a Praça do Danubio, seguindo pela avenida da Opera, rua Halevy, rua Chabrol, rua Lafayette, passando sob o parque das Buttes-Chaumont e depois pelas ruas Botzaris e General Brunet, até entrar no quartier da America.

Terá de extensão 7 kilómetros aproximadamente.

Entre os departamentos do Sena-Inferior e do Eure vae ser estabelecido um caminho de ferro que parte de Vascoenil e vae até Morgny.

Um projecto de lei submetido á Camara dos Deputados abre um credito supplementar de 1.751.700 francos destinado aos caminhos de ferro do Estado para o exercicio de 1901. Os motivos justificativos da exigencia d'esta somma são: o aumento progressivo das indemnizações do publico e a nova regulamentação das horas de trabalho e descanso dos empregados nos diversos serviços.

Acaba de ser organizada a fiscalização da exploração comercial dos caminhos de ferro franceses. Os diferentes serviços d'esta fiscalização que anteriormente existiam para cada rede foram reunidos e confiados a um director unico, incumbindo-lhe d'oriente o exame preparatorio das propostas de tarifas apresentadas pelas companhias dos caminhos de ferro, e bem assim o estudo das questões económicas que se relacionem com os transportes.

*

O ministro das Obras Públicas, Mr. Baudin, fez expedir uma circular em que ordena a revisão completa de todas as construções metálicas de linhas ferreas anteriores à época em que não eram conhecidos ainda os processos modernos do fabrico actual, ao mesmo tempo que se trate de fixar as regras para as novas construções.

Argelia

Realizou-se a inauguração de um novo serviço de comboios de luxo, entre Tunis e Oran, que também aproveita a Constantina e Argel, e que está destinado a favorecer imensamente toda aquela região.

Os comboios, organizados pela companhia dos Wagons-Lits, são semanais.

Abyssinia

Vae ser apresentada e espera-se a votação de um projecto de lei aprovando o convenio entre a colónia de Somalis e a companhia dos caminhos de ferro da Abyssinia, para a conclusão do caminho de ferro do Harrar.

Segundo esse convenio, a colónia de Somalis oferece à Companhia, com o aval do Estado, uma garantia de juro de 500.000 francos, o que permitirá à companhia contratar um empréstimo de 12 milhões de francos, que necessitará para a conclusão dos trabalhos.



AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Ramal de Cascaes

Desde 1 de março de 1902 os preços das passagens em 1.ª e 2.ª classes de Caes do Sodré, Santos e Alcântara-Mar para Belém, Pedroços e Algés, ou vice-versa, são reduzidas a 60 réis por bilhete simples de 1.ª classe, e 50 réis de 2.ª, sendo mantidos sem alteração os restantes preços e todas as condições da tarifa L. n.º 3 de grande velocidade, a que o presente aviso se refere.

Cessam, desde a mesma data, quaisquer restrições estabelecidas nos horários em relação aos assignantes de 3.ª classe, com exceção dos que têm bilhetes segundo o artigo 4.º da tarifa especial n.º 14 de grande velocidade, de 1 de outubro de 1897, podendo aquelas, portanto, utilizar, entre os pontos indicados, quaisquer comboios que levem carruagens de todas as classes.

Lisboa, 27 de fevereiro de 1902.

Prorrogação do prazo para as estações aceitarem as notas de expedição de pequena velocidade, edição de Março de 1900.

É prorrogado até 30 de abril de 1902, o prazo para as estações aceitarem as notas de expedição das remessas de pequena velocidade, edição de março de 1900, que terminava em 28 do corrente, conforme foi anunciado pelo Aviso ao Público B 1.157 de 15 de janeiro de 1902.

Lisboa, 24 de fevereiro de 1902.



ARREMATAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de escapulas

Pelo presente anúncio se faz público que, no dia 17 de março próximo, pelas onze horas da manhã, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de 100.000 escapulas de ferro galvanizado.

Para ser admitido à licitação, tem o concorrente de mostrar

que efectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 55.7300 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento for feita, reforçará o seu depósito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação. Este reforço realizar-se-há na thesouraria da direcção do sul e sueste, por intermédio da qual será, depois, transferido para a Caixa Geral dos Depósitos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do sul e sueste (Largo de S. Roque n.º 22) e na do Minho e Douro (Porto), onde podem ser examinados, nos dias úteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 21 de fevereiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Fornecimento de chapas d'aco macio

No dia 24 de março 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 chapas d'aco macio.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazéns (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escritórios da companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 22 de fevereiro de 1902.

Leilão

Em 3 de março próximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-há á venda, em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 3 de janeiro de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importância se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu débito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á repartição de reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não sancionados, até 1 de março de 1902 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 14 de fevereiro de 1902.

Remessa N.º 7.560, da Guarda com destino a Lisboa P, 1 caixa com calçado, 22 k., consignada a Teixeira Rocha & C.º.

N.º 30.814, da Regoa a Lisboa P, 2 fardos de tecidos, 55 k., consignados a Antonio Portella & C.º.

N.º 38.460, de Guimarães a Lisboa P, 1 barril de vinho, 113 k., consignado a Joaquim Veiga.

N.º 4.913, de Benfica a Santarém, 1 caixa com livros, 23 k., consignada a Joaquim D. Hirceira Baptista.

N.º 35.496, da Figueira a Santarém, 1 casco vazio, 125 k., consignado a Antonio Christovam.

N.º 7.557, de Ponte de Sôr a Payalvo, 1 porção de madeira, 1.790 k., consignada a Manuel Carmona.

N.º 11.132, de Sacavém a Braço de Prata, 85 saccos com serradura, 3.710 k., consignados a Victor Guedes & C.º.

N.º 28.256, de Rio Tinto a Estarreja, 2 caixas com vinho, 120 k., consignadas a Antonio J. d'Oliveira & C.º.

N.º 2.548, de Alcântara M. a Estoril, 2 barricas com cimento, 297 k., consignadas a Manuel Gonçalves Guimarães.

N.º 49.082, de Torres Novas a Lisboa P, 1 caixote com pinceis, 17 k., consignado a Costa & C.º.

N.º 6.460, de Gaia a Lisboa P, 10 caixas com vinho, 230 k., consignadas a J. G. Silva Rodrigues.

N.º 35.567, da Figueira a Torres Vedras, 12 barricas com cimento, 1.800 k., consignadas a Alves & Almeida.

N.º 48.198, de Payalvo a Lisboa P, 5 saccos com nozes, 225 k., consignados a Manuel André.

N.º 1.012, de Coimbra a Lisboa P, 1 caixa com tecidos, 52 k., consignada a Annibal de Lima & Irmão.

N.º 1.429, de Pero Negro a Alcântara T, 14 saccos com adubos, 630 k., consignados à Companhia Centro Agrícola.

N.º 2.161, de Ramalhal a Alcântara T, 1 vagon fachina, 10.000 k., consignado a Antonio Luiz Guerra.

De Carcavelos a Alcântara T, 3 pedras de cantaria, 1.200 k., consignadas a J. Moreira Rato & Filho.

MOTORES A GAZ „OTTO”

Geradores de gaz pobre

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO „MANCHESTER” DE E. LEHMANN

Construcção ingleza APERFEIÇOADA de Fielding & Platt, de Gloucester
Ultimos modelos com patente desde 1 a 1.000 CAVALLOS. — Typo vertical a 4 cylindros,
desde 300 CAVALLOS para cima

PREÇOS RESUMIDISSIMOS

Garante-se a forç effectiva

Innumeras referencias que empreguem os nossos grandes typos de 20 a 250 cavallos

Consumo garantido: 500 litros de gaz, ou 500 grammas de anthracite, ou 600 grammas de coke
por cavallo e hora

Tornos e demais ma-
chinas, ferramen-
tas para officinas de
construcção

DE

CARTER & WRIGHT (Halifax)

Machinas e Caldeiras
DE VAPOR
(Especialidade para minas)

Motores de benzina
e Acetileno

O unico que funciona
com regularidade e eco-
nomia.

Patenteado em Hes-
panha e estrangeiro.

Motores electricos,
dynamos, etc.

Bombas duplex e centrifugas

Machinas

Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

Para minas, contratis-
tas, caminhos de ferro
e officinas de constru-
cção

DE

Fielding Platt

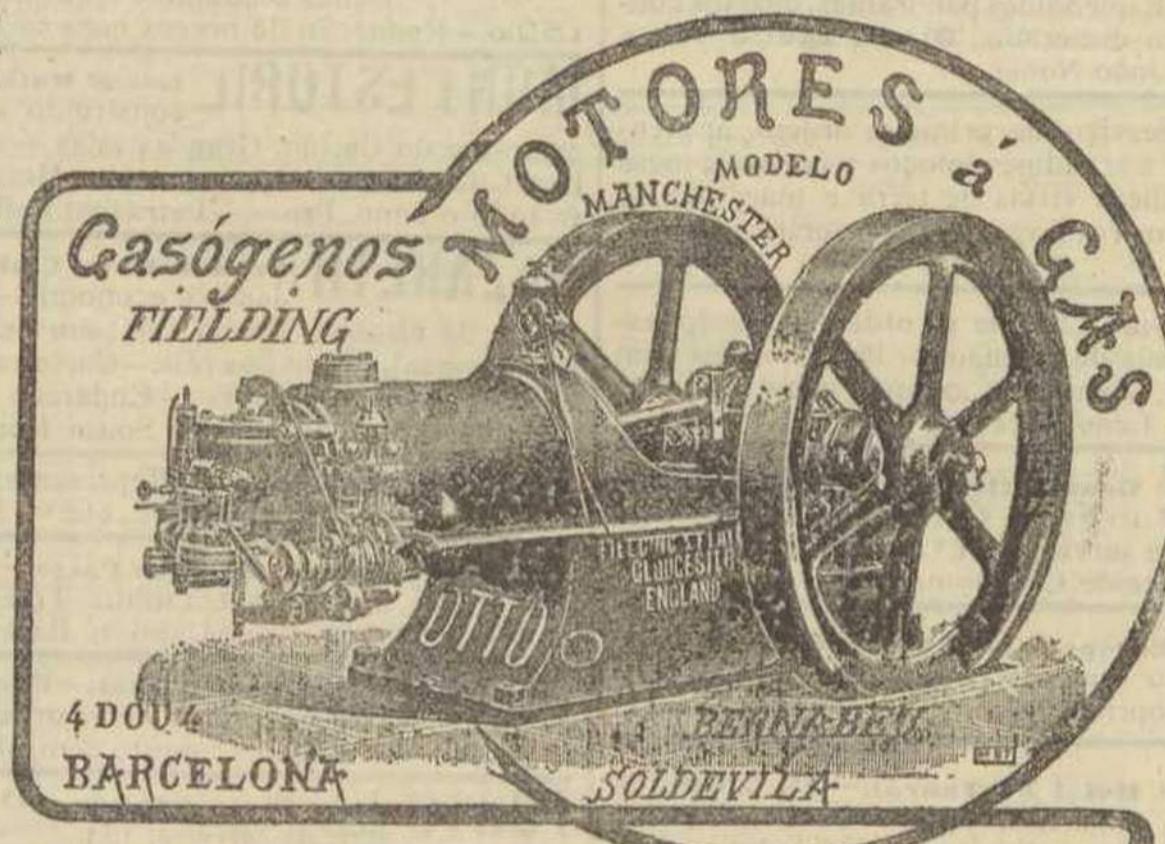
Locomotivas, via,
vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor

Petroleo e Benzina

Motores a petroleo
e Azeite patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS
E DE MOAGEM



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Teares para juta, linho, canhamo, etc., e machinas para beneficiar toda a classe
de fibras, de E. LEHMANN — MANCHESTER

Para mais detalhes, preços, etc., dirigir-se aos unicos agentes
e concessionarios exclusivos para HESPAÑA e PORTUGAL

Bernabeu & Soldevila, 4, Dou 4, BARCELONA
(HESPAÑA)

Machinas para todos os ramos e applicações. — Estudos, projectos, etc.

CASA EM MANCHESTER — CHATAM STREET

Pedem-se Representantes activos

Telegrammas: { BERNABEU — BARCELONA
LEHMANN — MANCHESTER

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

ALCOBACA **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BARCELONA **Grand Hotel Ambos Mundos.** — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta. Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA **Hotel du Panier Fleuri.** — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

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

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

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, Ronão Garcia Vinhas.

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

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

FIUME **Grand Hotel d'Europe.** — O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café. — Proprietario, Florian Rossbacher.

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

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

HAMBURGO **Angusto Blumenthal.** — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

INNSBRUCK **Tirol — Hotel zur Goldenen Sonne.** — Em frente da gare. Jardim, restaurante e terraço. Bello panorama. Electricidade em todos os quartos. Ascensor. — Proprietario, Carl Beer.

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.ª ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

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

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

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

LUURDES **Grand Hotel Royal.** — De 1.ª ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basílica, gozando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYAO **Grand Hotel d'Angleterre.** — Proximo da gare de Perache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

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

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

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

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

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

PORIO **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.

PORIO **Hotel Continental.** — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio. theatros: muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

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

PRAGA **Bohemia — Hotel de Naxe.** — De 1.ª ordem. Jardim de inverno, ascensor, luz electrica, esplendida casa de jantar. Proximo da gare. Quartos desde 1 florim. — Proprietario, W. Benes.

PRAIA D'ANCORA **Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CAMISA.** — Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

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

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

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



MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO
REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA HESPAÑA E PORTUGAL

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

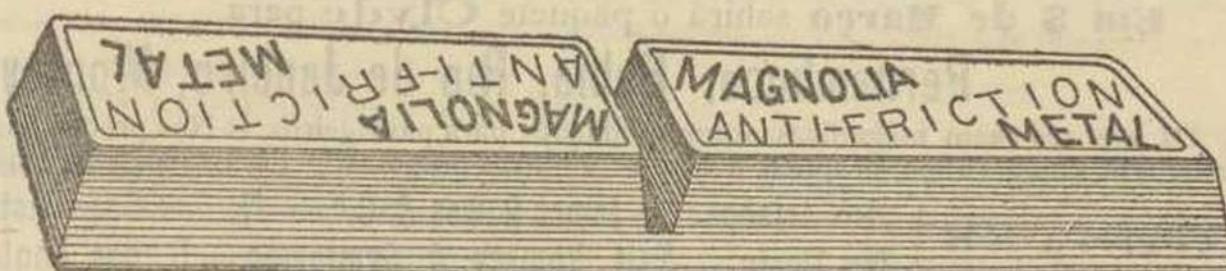
— MADRID

HERMOSILLA, 12

Correspondente em Lisboa para Portugal

PEREIRA & LANE
Rua de S. Julião, 100, 2.^o
LISBOA

Pecam-se prospectos.



Esta é a representação de um lingote do genuíno Metal Magnolia

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184.000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS { 13, Largo de Corpo Santo
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaça, Alcoentre, Almada, Ançal, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carrazeda d'Ançal, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Céa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfões, Evora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Golegã, Gouveia, Guimaraes S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemór-o-Novo, Oeiras, Olhão, Olivaes, Ovar, Penafiel, Porto, Povoa de Lanhoso, Santarem, Sernache do Bom Jardim, Setubal, Sobral de Mont'Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Tomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de março de 1902

COMPANHIA REAL			Lisboa	Sacavem	Lisboa	Ovar	Porto	Ovar	MINHO E DOURO		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	PORTO	FAMALICÃO	PORTO
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	9-15 m.	9-50 m.	10-10 m.	10-54 m.	4-12 m.	c 5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	6-58 t.	8-41 n.	c 5-0 t.	6-29 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	7-42 m.	c 8-38 m.	c 6-20 m.	7-11 m.
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	1-32 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	8-24 m.	9-29 m.	c 7-5 m.	7-56 m.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	Lisboa	P	t	boa	4-23 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	Espinho	Porto	Espinho	
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	7-42 m.	c 8-38 m.	c 6-20 m.	7-11 m.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	8-24 m.	9-29 m.	c 7-5 m.	7-56 m.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-55 m.	4-23 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	Espinho	Porto	Espinho	
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa b	Santarem	Lisboa b		7-42 m.	c 8-38 m.	c 6-20 m.	7-11 m.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-55 t.	9-57 m.	8-24 m.	9-29 m.	c 7-5 m.	7-56 m.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b		1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	4-45 t.	9-54 t.	1-50 m.	9-25 m.	4-23 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	Lisboa	Pampilhosa	Lisboa		Espinho	Porto	Espinho	
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-45 m.	12-54 t.	1-750 t.	12-20 n.	7-42 m.	c 8-38 m.	c 6-20 m.	7-11 m.
C. SODRÉ	P. ARROS	C. SODRÉ	8-5 m.	8-38 m.	8-50 n.	9-22 m.	Lisboa	Porto	Lisboa		
							b	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	b 5-37 t.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	11-0 m.	9-55 n.	5-25 m.	b 5-37 t.	
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	a 4-30 t.	11-40 n.	12-20 t.	12-20 t.	5-40 t.	6-540 t.	12-20 t.	5-8 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	7-45 t.	11-35 m.	a 4-0 t.	11-16 n.	7-45 m.	11-15 n.	12-0 t.	9-15 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.	9-30 t.	11-15 n.	12-0 t.	12-25 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	Lisboa	Badajoz	Lisboa		9-30 t.	11-15 n.	12-0 t.	12-25 t.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	9-30 t.	11-15 n.	12-0 t.	12-25 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	11-0 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	13-15 t.	1-20 t.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	—	9-30 n.	7-3 m.	—	—
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa		9-30 n.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	9-30 n.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-0 m.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	9-30 n.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	—	Lisboa	Extremoz	Lisboa	
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	7-45 t.	6-50 t.	5-8 m.	—	7-45 m.	2-45 t.	5-40 m.	12-35 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	9-30 n.	7-3 m.	—	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	Lisboa	Guarda	Lisboa		9-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 t.
7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-55 m.	12-29 n.	1-50 n.	3-32 t.	9-30 m.	4-0 t.	4-35 m.	12-35 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	11-0 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	9-30 t.	3-40 t.	5-40 t.	6-27 t.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	7-45 t.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	9-30 n.	5-10 n.	6-40 t.	6-30 m.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	9-30 n.	7-3 m.	—	—	Casa Branca	Evora	Casa Branca	
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	Lisboa	Guarda	Lisboa		9-0 m.	9-50 m.	10-30 m.	11-20 m.
12-30 n.	1-36 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	12-15 t.	12-30 n.	1-50 n.	3-32 t.	2-50 t.	3-40 t.	5-40 t.	6-27 t.
LISBOA	QUELUZ	LISBOA	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	12-15 t.	3-25 t.	11-0 m.	12-29 m.	1-50 t.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 m.	1-21 t.	2-30 t.	3-0 t.	b 8-55 m.	2-47 t.	1-55 m.	1-55 m.	1-50 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-40 t.	4-30 t.	5-0 t.	5-40 t.	1-55 m.	1-55 m.	1-55 m.	1-50 t.
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	5-40 t.	6-30 t.	7-0 t.	6-540 t.	2-621 t.	1-55 m.	1-55 m.	1-50 t.
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	6-30 t.	7-45 t.	8-0 t.	6-625 t.	1-55 m.	1-55 m.	1-55 m.	1-50 t.
7-35 t.											



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Março sahirá o paquete **Clyde** para
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

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

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capellistas, 31, 1.º
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

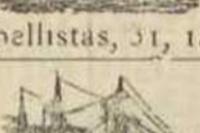
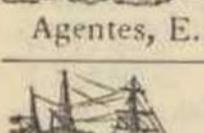
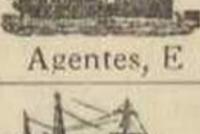
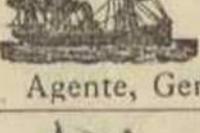
Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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

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

Alberto Centeno & C.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa

	Bahia , Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Belgrano . Sahirá a 14 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		Pará , Manaus e Ceará, vapor allemão Valdivia . Sahirá a 25 de março.
	Bayonna , vap. hespanhol Cantabria . Sahirá a 4 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º		Paranaguá , S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap allemão Paranaguá . Sahirá a 1 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º
	Bordeus (directo), vapor frances Atlantique . Sahirá a 11 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez Thames . Sahirá a 31 de março. Agentes, James Rawes & C.º, Rua dos Capellistas, 31, 1.º
	Cabedello , Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão Taquary . Sahirá a 22 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		Pernambuco , Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires. vapor inglez Clyde . Sahirá a 23 de março. Agentes, James Rawes & C.º, Rua dos Capellistas, 31, 1.º
	Cidade do Cabo , Porto Elisabeth, East London, Natal e Lourenço Marques (via Las Palmas), vapor allemão Herzog . Sahirá a 6 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º		Pernambuco , Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão Sibiria . Sahirá a 5 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º
	Corunha , La Pallice e Liverpool, vapor inglez Oropesa . Sahirá a 11 de março. Agentes, E. Pinto Basto, Caes do Sodré, 64, 1.º		Pernambuco e Maceió, vapor inglez Inventor , Sahirá a 5 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim 10, 1.º
	Dakar , Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor frances Chili . Sahirá a 10 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.		Pernambuco , Rio de Janeiro e Santos, por allemão Argentina . Sahirá a 19 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º
	Havre e Liverpool, vapor inglez Obidense . Sahirá a 23 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º		Port Said , Suez, Aden, Tanga, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Moçambique, Beira, Lourenço Marques e Natal, vapor allemão Kurfürst . Sahirá a 21 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.º
	Iquitos , vapor inglez Bolivar . Sahirá a 15 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º		Rio de Janeiro e Santos, vapor frances Pampa . Sahirá a 5 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.º
	Lourenço Marques e Beira, vap. frances Entre Rios . Sahirá a 5 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.º		S. Miguel , Terceira, Graciosa (St.ª Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez Açor . Sahirá a 5 de março. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 1.º
	Madeira , S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez Loanda . Sahirá a 6 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.º		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez Liguria . Sahirá a 12 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º
	Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Jerome . Sahirá a 3 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º		S. Vicente , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, e Buenos Aires, vapor inglez Magdalena . Sahirá a 17 de março. Agentes, James Rawes & C.º, Rua dos Capellistas, 31, 1.º