

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
CAIXA DE APOSENTAÇÕES E SOCCORROS.....	49
AS RUAS DE LISBOA.....	49
PARTE OFFICIAL — Portarias de 29 de dezembro de 1900 e decretos de 17 e 31 de janeiro de 1901 do Ministerio das Obras Publicas.....	50
CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO.....	53
NOTAS DE VIAGEM — VII—De Lyão a Turim.....	54
CONCESSOES DE VIAS FERREAS.....	54
A NOSSA REDACÇÃO.....	55
ELEVADOR DO CARMO.....	55
DE PIAS A POMARÃO.....	55
OS VIAJANTES TRANSATLANTICOS.....	55
PARTE FINANCEIRA—Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—Boletim da Praça de Lisboa, por L. R.—Cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	55 a 57
AGUAS DE PORTIMÃO.....	58
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	58
LINHAS PORTUGUEZAS—Guimarães a Famalicão—Elevador de S. Sebastião da Pedreira—Fiscalisação dos caminhos de ferro—Concessões de abastimento—Questão Carris de ferro—Combos tramways.....	58
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Suissa—Egypto.....	59
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉZ D'AFRICA—Relatorio do Conselho de Administração.....	59
AVISOS DE SERVICO.....	60
ARREMATACOES.....	61
AGENDA DO VIAJANTE.....	62
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE FEVEREIRO DE 1901.....	63
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	64

CAIXA DE APOSENTAÇÕES E SOCCORROS

BOA razão tínhamos para nos congratular pela entrada para o poder, na pasta das Obras Publicas, de um distincto engenheiro, conhecedor, pela pratica continua, durante mais de vinte annos, da administração de todas as vias ferreas do paiz.

O documento que hoje vae na *Parte official* do nosso numero é a demonstração cabal de que o titular d'aquella pasta não se preoccupa só com as questões technicas da sua especialidade, e que a solução dos problemas sociaes, estudos a que tanto se tem dedicado, especialmente dos que se relacionam com a numerosa e importante classe, em que o illustre engenheiro tem tido sempre logar proeminente, mereceu-lhe todos os seus cuidados.

No exercicio dos seus cargos teve o sr. Vargas enjeito de conhecer o viver, as aspirações e os receios pelo futuro do pessoal ferro-viario.

Não se contentou, como superior illustrado, em examinar apenas relatorios e estatisticas, entrou no intimo d'essas questões; pessoalmente estudou as difficuldades e procurou-lhes remedio; ouviu queixumes, e buscou muitas vezes, e sempre que lhe foi possivel, enxugar lagrimas e illuminar com raios de esperança fronte anuevadas pela tristeza. Foi mais pae do que chefe, mais collega que director, porque para isso propendeu sempre o seu espirito pela bondade que é um dos seus caracteristicos.

Na cadeira do poder era natural que os velhos habitos não o abandonassem, e sympathico a todo o pessoal, era por elle visado como uma esperança.

Esta esperança confirmou-se para o pessoal da rêde do Estado.

O relatorio que precede o decreto bem demonstra como o ministro sabe vêr as necessidades do pessoal, ainda o de mais infima classificação.

O decreto que hoje publicamos, e de que deixamos para o proximo numero o Regulamento annexo, pela extensão d'este documento e dos que hoje temos que publicar, deixa assignalado por um acto de bom criterio e de bons resultados a passagem do seu signatario pelo poder, e tão coincidentemente elle foi promulgado que foi por um ministro bondoso apresentado, como primeiro diploma, á assignatura de uma rainha que, pelos actos da mais acrisolada dedicação pela causa dos enfermos e dos tristes, tem atapetado de flores de gratidão e sympathia o seu throno.

As ruas de Lisboa

Por mais pacifico espirito que se tenha, não se póde ver sem indignação o estado immundo em que se encontram as ruas da nossa capital.

Attribue-se isso, em geral, ás obras que a companhia Carris está fazendo para a construcção da sua linha; mas não é essa a origem.

Em todas as ruas onde essas obras não existem, o lamaçal, o pessimo calcetamento, o irregular nivelamento são provas do mais condemnavel abandono por parte d'essa entidade que se pavoneia com o nome de Camara Municipal e que por completo desconhece a mais simples noção de tratar do bem dos municipes.

Ha pouco um vereador buscou desculpa para este desleixo na exiguidade de recursos da camara e achou logo pretexto para pedir ao poder tutelar augmento de verba.

E' o costume.

A camara tem um orçamento enorme, cobra impostos directos e ainda outros indirectamente como addicionaes ás contribuições do Estado, desbarata dinheiro em pomposas despesas inuteis e quando se lhe lembra que não cuida do que devia cuidar responde sempre que lhe faltam recursos e pede supprimentos ou supplementos quando não pede augmento de imposto sobre o povo.

Mas mais nos indigna ainda a resposta pescia que o presidente d'essa corporação deu ha dias na camara dos pares, sobre o assumpto.

Um deputado por Cintra queixara-se na camara baixa da vergonha em que está Lisboa, e o presidente do municipio responde-lhe na camara alta, que a lama é produzida pela chuva, e que em igual caso se acha... a estrada de Cintra!...

Quer dizer que o representante do municipio não encontra no interior do seu senso cabelludo outra explicação do seu desleixo senão uma banalidade e uma alusão á jurisdicção do deputado que teve o arrojo de fa-

lar n'essa lama que é já o distinctivo heraldico da triste vereação que temos.

Já se vê que se, em vez da questão ser levantada por um deputado cintrense o fosse pelo representante d'outro qualquer circulo o respondente encontraria sempre uma explicação identica.

As ruas de Maças de D. Maria, de Almalaguez, do Becco de Santo Aleixo estão mal calçadas; o que admira que o estejam as da capital do paiz!

E' levar a astucia ao cumulo e parecer que até o regimento da camara devia prohibir que de certas pedrneiras cerebraes sahisses lascas d'estas que vão ferir o bom nome do parlamento.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de administração

Hei por bem exonerar do cargo de vice-presidente do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, que serviu com zelo e comprovada competencia, o engenheiro de 1.^a classe dos quadros technicos de obras publicas, Conselheiro Adolpho Ferreira Loureiro.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 29 de dezembro de 1900. — REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Tendo em consideração as distinctas qualidades do Conselheiro Inspector Geral de Obras Publicas, Silverio Augusto Pereira da Silva, Director Geral de Obras Publicas e Minas, e os relevantes serviços que tem prestado ao paiz no desempenho de importantes commissões e cargos publicos: hei por bem nomeal-o Vice-presidente do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 29 de dezembro de 1900. — REI. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Repartição Central

(Continuação)

Senhor.—Graças aos maravilhosos progressos realizados durante a segunda metade do seculo passado, a exploração dos caminhos de ferro é hoje feita com rapidez, segurança e commodidade superiores ás previsões mais arrojadas. O desenvolvimento do tráfego e as exigencias crescentes do publico determinaram successivas modificações do material fixo e circulante. Ao mesmo tempo, a intensidade do movimento e a complexidade crescente, das relações; a intima solidariedade existente entre a via e o material circulante, quer de tracção, quer de transporte; os longos trajectos a que este é obrigado em linhas de differentes administrações e paizes, evidenciaram a indispensabilidade de regras e preceitos que assegurassem a tão complicado mechanismo a unidade e harmonia compatíveis com a inevitavel variedade de condições regionaes.

A pratica demonstra a cada passo que os accidentes, ligeiros ou graves, que de tempos a tempos occorrem, teem por causa, quasi sempre, discordancia de certas dimensões caracteristicas, ou falta de rigorosa adaptação do material circulante á via por elle percorrida, e que para os evitar é preciso sujeitar a exploração das linhas ferreas a regras uniformes e minuciosas.

Accentua-se, pois, a tendencia para a unificação dos typos de material e dos processos de exploração technica, dentro dos limites impostos pelas circumstancias peculiares a cada rede ferroviaria.

Por duas formas se manifesta essa tendencia.

A exploração directa pelo Estado, que exerce o monopolio da viação accelerada consoante as exigencias do interesse geral e segundo regras uniformes, tem n'alguns paizes ganho terreno sobre o regimen de companhias concessionarias. Onde estas existem, a acção tutelar e fiscal que ao Estado cumpre exercer sobre a utilização de instrumentos tão necessarios da economia publica como são os caminhos de ferro, tem-se tornado mais energica,

impondo ás diversas administrações regras communs e obrigando-as a caminhar para a unidade dos processos de exploração.

O proprio interesse das companhias as aconselha a attenuar os inconvenientes da variedade de typos e as sujeições herdadas do periodo de estabelecimento da viação accelerada, em que não era tão manifesta, como hoje, a capital importancia da uniformidade.

E' assim que se teem constituido verdadeiras federações nacionaes, e até mesmo internacionaes, cujas convenções constituem, por assim dizer, o codigo da exploração, e se reúnem periodicamente congressos internacionaes, destinados ao estudo em commum de todos os problemas concernentes ao desenvolvimento e aperfeiçoamento da viação accelerada.

Se a commodidade e segurança das relações pacificas entre os diversos paizes, ou entre as diversas regiões do mesmo paiz, dependem da unidade de typos e methods adoptados, mais avulta a importancia d'essa uniformidade, quando se attentam os interesses superiores da defesa do territorio patrio. A importancia dos caminhos de ferro sob o ponto de vista militar diminuiria sobremodo, se de linha para linha variassem notavelmente as condições technicas da via e do material circulante.

Pagou o nosso paiz bem cara a aprendizagem, dividindo os primeiros lineamentos da sua rede ferro-viaria, ainda hoje pouco mais que esboçada, por diversas administrações, sem os subordinar previamente a um plano geral.

Hesitou-se entre a via normal de 1^m,44, aconselhada pela pratica de todas as nações da Europa central, pelas condições orographicas e pelas conveniencias da defesa nacional, e a de 1^m,67 a final triumphante, mercê de aspirações, desmentidas pelos factos, a um intenso movimento internacional, ao qual se julgava ser barreira funesta a falta de continuidade das linhas peninsulares.

Chegaram a coexistir as duas bitolas differentes em troços da mesma linha, até que se adoptou uma e a mesma para todos os nossos caminhos de ferro de via larga.

Nas clausulas das concessões feitas figuram certos dados technicos, aos quaes tem de ser subordinada a construção, concernentes apenas á largura da via e entrevia, peso dos carris e limites minimos do espaço livre na luz de certas obras de arte. Prescreveu-se o emprego de machinas locomotivas dos melhores modelos e que satisfaçam a todas as condições que se estipularem. Para as carruagens são exigidos apenas certos requisitos de conforto, hoje insufficientes, reservando-se, porém, o direito de serem pelo Governo impostas as condições que por elle forem julgadas necessarias para garantir a segurança publica.

O decreto de 31 de dezembro de 1864 investe o Governo da faculdade, ou, para melhor dizer, impõe-lhe o dever de decretar todas as providencias necessarias para a fiscalização dos serviços e para commodidade e segurança do publico.

O regulamento de policia e exploração, approved por decreto de 11 de abril de 1868, preceitua algumas condições a que deve satisfazer o material circulante e faz depender a utilização das locomotivas da prévia auctorização do engenheiro fiscal. No seu artigo 15.^o auctoriza o Governo a ordenar as necessarias prescripções, quando o material circulante não offerecer os requisitos devidos. Esse decreto, inspirado no regulamenro francez de 1846, attende minuciosamente ao modo por que deve ser feita a exploração technica para garantia da segurança publica.

Apesar das largas faculdades que ao Governo, defensor do interesse geral, reconhecem os decretos citados e todos os contractos de concessão, como era proprio de convenções relativas a uma parte do dominio publico, temporariamente usufruida por empresas para pagamento da construção realizada, não teem sido submettidos a prévia approvação do Governo os typos do material circulante. Contrasta a extrema liberdade deixada na sua escolha ás administrações com a rigorosa tutela exercida sobre ellas, no tocante á infrastructura ou á superstructura da via. O isolamento em que se teem encontrado os caminhos de ferro do Sul e Sueste, cujo material circulante se resente ainda hoje da influencia da bitola de via primitivamente adoptada, tambem contribuiu para a pouca attenção dispensada a assumpto tão grave, como é a uniformidade de certos dados technicos.

Esse isolamento é bem que cesse o mais cedo possivel.

Importa pois sobremaneira que nada: na via, no material fixo ou no material circulante, sirva de estorvo á continuidade da nossa rede ferro-viaria de um a outro extremo do paiz; que os vehiculos e machinas de uma linha possam circular nas outras ou ser associados nos mesmos comboios; que haja a possivel uniformidade na signalização; que os regulamentos da circulação conttenham regras communs e uniformes.

Affigura-se-me, pois, Senhor, que é mais do que util, que é necessaria e opportuna a fixação de typos normaes do material fixo e circulante; o estabelecimento de limites maximos e minimos de certas dimensões essenciaes; a adopção de um codigo uniforme de signaes e de certo numero de regras relativas á exploração technica. Tem o Governo o direito de prescrever essas regras e de impôr o seu cumprimento ás administrações, sem que estas possam julgar cerceadas as regalias que os contractos lhes conferem.

Além dos preceitos obrigatorios, outros de caracter

tivo poderão ser estabelecidos com o fim de obter a desejavel perfeição do serviço e facilitar até, pela possível uniformidade, o recurso á industria nacional para o fabrico de certos materiaes de exploração.

Para a fixação d'essas regras, obrigatorias ou facultativas, e para a sua alteração subsequente, de certo indispensavel em vista dos incessantes progressos que a exploração dos caminhos de ferro faz quotidianamente, devem ser ouvidas as administrações por que se acha dividida a nossa rêde de via larga, dando-se-lhes representação numa comissão technica encarregada de subministrar ao governo os elementos necessarios para a adopção das providencias indicadas e para a sua revisão.

Tal é, Senhor, o objectivo do presente projecto de decreto, inspirado nos interesses sacratissimos da defesa nacional e no proposito de pôr a nossa rêde ferro-viaria em condições de proporcionar ao publico a maxima segurança e commodidade.

Espero pois, que Vossa Magestade, no seu superior criterio, se dignará conceder-lhe a sua approvação.

Secretaria d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 17 de janeiro de 1901. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria; hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Serão pelo Governo decretadas, em relação aos caminhos de ferro de via larga, exploradas pelo Estado ou por companhias, as prescripções necessarias para a uniformidade tão completa quanto possível das suas condições technicas, abrangendo:

a) As disposições essenciaes da via, tanto na infrastructura como na superstructura, os respectivos typos normaes e os limites das tolerancias admissiveis;

b) Os perfis normaes do material circulante, os limites entre os quaes podem variar as suas dimensões characteristics, especialmente no que respeita ao numero de eixos de cada vehiculo e distancia maxima entre os extremos, folga dos rodados, engates, altura e disposição dos para-choques, freios, iluminação e intercomunicação;

c) Codigo dos signaes commum a todas as linhas, com as particularidades derivadas das condições peculiares a cada uma d'ellas;

d) Regulamento da circulação.

Art. 2.º E' instituida uma comissão technica, presidida pelo Director Geral de Obras Publicas e Minas, e da qual farão parte um delegado do Ministerio da Guerra, o Director Fiscal da exploração e um representante de cada uma das administrações dos Caminhos de Ferro do Estado, da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e da Companhia da Beira Alta, por ellas designados, a fim de preparar os elementos necessarios para a execução do disposto no artigo antecedente.

§ unico. Cada um dos vogaes da comissão terá o direito de fazer comparecer perante esta, a fim de lhes prestarem esclarecimentos, os agentes technicos cuja collaboração julgue necessaria.

Art. 3.º A comissão deverá propôr não só as prescripções obrigatorias de que depende a uniformidade dos elementos das linhas o do material circulante, como as convenções que julgar convenientes para a mais perfeita e uniforme exploração technica, e ainda para facilidade de recurso á industria nacional na aquisição de materiaes.

§ unico. Essas convenções só poderão vigorar depois de ratificadas pelas respectivas administrações e approvadas pelo Governo.

Art. 4.º O Governo, tendo em conta as propostas da comissão, decretará as prescripções de character obrigatorio a que se refere o artigo 1.º d'este decreto.

Art. 5.º Os novos typos de material circulante e as alterações dos existentes deverão satisfazer ás prescripções decretadas e não poderão ser levados a effeito sem previa approvação do Governo.

Art. 6.º As condições technicas e convenções a que se refere o presente decreto só poderão ser alteradas, precedendo a sua revisão por uma comissão composta pela fórmula prescripta no artigo 2.º, a qual será convocada por ordem do Governo ou a requerimento de qualquer das administrações interessadas.

O Ministro e Secretario dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 17 de janeiro de 1901. — *REI.* — *Manuel Francisco de Vargas.*

Senhora.—Está o Governo auctorisado pelo § 2.º da base 7.ª da lei de 14 de julho de 1899 a dissolver a Associação de Soccorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e a incorporal-a na Caixa de Aposentações que fôr creada, assegurando aos socios vantagens não inferiores ás que lhes conferiam os estatutos.

Essa Associação, instituida em 1883 por louvavel iniciativa do director d'aquellas linhas, tem recebido do Estado valiosos subsídios, aos quaes deve quasi todo o seu capital.

Privada d'esse auxilio, que naturalmente reverte para a Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de ferro do Estado, não tem recursos de vida desafogada, lucrando pois os associados com a incorporação. Para a Caixa é tambem vantajoso um capital, cujos encargos hão de cessar com o tempo.

Não podia essa incorporação deixar de ser voluntaria para não revestir o character de confisco.

As equitativas condições propostas pelo conselho da Administração dos Caminhos de ferro do Estado foram acceitas pela assembléa geral da Associação em sessão de 6 do corrente.

Não ha pois senão vantagens reciprocas n'essa incorporação, que tenho por isso a honra de propor o presente projecto de decreto, que ouso esperar que merecerá a approvação de Vossa Magestade.

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

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria; hei por bem, usando da auctorisação concedida ao Governo no § 2.º da base 7.ª de lei de 14 de julho de 1899, decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' dissolvida a «Associação de Soccorros Mutuos dos Empregados dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste», cujos estatutos foram approvados pelo regio alvará de 5 de março de 1896.

Art. 2.º Todos os haveres e direitos da Associação dissolvida são transferidos para a «Caixa de Aposentações e Soccorros dos Caminhos de ferro do Estado», creada por decreto d'esta data.

Art. 3.º O pagamento das pensões anteriormente concedidas a socios invalidos e suas familias, nos termos dos estatutos, ficam a cargo da caixa.

Art. 4.º Aos socios da associação dissolvida, que forem contribuintes da caixa, são concedidas as seguintes vantagens:

a) São dispensados do pagamento da joia, devida á caixa nos termos do respectivo regulamento, os que tiveram pago a que estipulam os estatutos da associação;

b) Aos que tiverem completado dez annos de socio nesta data será liquidada a pensão a que teriam direito desde logo pela apresentação extraordinaria nos termos dos estatutos da associação. Quando hajam de ser aposentados, essa pensão acrescerá áquella a que tiverem direito nos termos geraes do regulamento da caixa de aposentações;

c) Aos que tiverem menos de dez annos de socio será concedida a aposentação extraordinaria nos termos dos estatutos da associação, quando se impossibilitarem antes de terem adquirido direito á aposentação prevista no regulamento da caixa de aposentações;

d) Os que estiverem nas condições das alíneas precedentes e quizerem continuar a pagar a quota com que contribuíam para o cofre da associação, além da que fôr devida nos termos do regulamento da caixa, terão direito, quando se aposentem, á pensão de reforma nos termos dos estatutos, cumulativamente com a que lhes garante o regulamento da caixa;

e) Metade da pensão a que tiverem direito nos termos das alíneas precedentes é transmissivel ás familias, nos termos dos estatutos da associação, cumulativamente com a que fôr assegurada pelo regulamento da caixa.

Art. 5.º Os direitos reconhecidos aos socios da associação dissolvida são formalmente garantidos pelo Estado, não podendo os capitaes por ella entregues á caixa ter de futuro applicação differente da que lhes é attribuida.

Art. 6.º A administração da caixa escripturará em separado as receitas e despesas relativas ao capital recebido da associação e aos respectivos encargos.

Art. 7.º Uma comissão liquidataria composta de tres vogaes nomeados um pela direcção da associação, outro pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do estado, e o terceiro pelo director geral do commercio e industria, procederá á liquidação dos haveres e encargos da associação.

Art.º 8.º Logo que fôr ultimada a liquidação a que se refere o artigo antecedente, a direcção da associação fará entrega dos haveres da associação e do respectivo archivo á comissão administrativa da caixa.

§ unico. Enquanto não se realizar a entrega prescripta, a actual direcção da associação continuará a gerir a nos termos dos estatutos e regulamentos vigentes.

O ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço 31 de janeiro de 1901. — *RAINHA REGENTE.* — *Manuel Francisco de Vargas.*

Senhora.—As regras geraes estabelecidas para a aposentação dos funcionarios publicos mal se compadecem com as arduas funções confiadas ao pessoal dos caminhos de ferro, em grande

parte composto de jornaleiros, que, por terem apenas vencimento diario e estarem privados das regalias inherentes a um diploma de nomeação, não deixam de permanecer ao serviço do Estado até se impossibilitarem.

O regulamento de 1 de dezembro de 1892, que organizou os serviços de exploração das linhas do Estado, procurou attender ao futuro de tão prestimosa classe, tornando-lhe applicaveis as disposições do decreto n.º 2, de 17 de julho de 1886, que asseguram a aposentação ao fim de 40 annos de serviço, com uma pensão não excedente a 600 réis diarios, mediante a contribuição de 3 por cento do vencimento ou salario. Demasiado largo era, porém o limite de tempo exigido em serviço sobremodo penoso, contrastando com a exiguidade do maximo da pensão estipulada, em relação aos vencimentos de certas categorias.

Não admira pois que nem um só empregado ou operario utilizasse a faculdade que lhe era concedida.

Antes e depois da promulgação d'aquelle regulamento, a justiça e a humanidade obviaram ás deficiencias da lei escripta, levando os directores a propôr e os ministros a conceder, sem explicito fundamento legal, aos empregados e operarios invalidos, subsidios determinados para cada caso especial segundo as circumstancias e o tempo de serviço.

Foi-se avolumando a importancia do dispendio com invalidos, até attingir no orçamento do anno corrente a cifra de 16:600.000 réis.

Não vem longe o periodo critico dos maximos encargos com esses subsidios, pois teem decorrido trinta e um annos desde que o Estado tomou sobre si a exploração das linhas do sul e sueste, e ha vinte e cinco que foi iniciada a do Minho e Douro.

No regimen a que a lei de 14 de julho de 1899 submetteu as linhas do Estado, impunha-se naturalmente a adopção das normas seguidas geralmente em administrações similares, do Estado ou de companhias. Foi prescripta, pela base 7.ª da referida lei, a criação de uma caixa especial de aposentações do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do estado, gerida e subsidiada pelo conselho de administração.

E', pois, tempo, hoje que se acham ultimados os indispensaveis estudos e trabalhos preparatorios, de tornar effectiva essa prescripção da lei, confiando a uma instituição de previdencia a benefica missão de assegurar os possiveis meios de subsistencia na invalidez e o futuro das familias ao pessoal ferro-viario, digno como poucos da sollicitude dos poderes publicos.

Em successivos diplomas officiaes tem sido affirmado o justo proposito de recompensar mais largamente, logo que ser possa, perigos e fadigas em que se consome o melhor da existencia e se perde por vezes a vida. E se a elevação dos vencimentos só gradualmente pôde ser realizada, não é a menos efficaç, entre as formas de a levar a effeito, a criação de uma caixa com variados fins de assistencia e protecção, que, sem valiosos subsidios da administração, não poderia subsistir.

Pede-se, é certo, aos empregados e operarios uma contribuição, que representa para elles o encargo da necessaria previdencia, mas dá-se-lhes muito mais do que poderiam obter, entregues aos seus proprios recursos, mediante igual sacrificio.

Não basta garantir alguns meios de subsistencia aos que, após longa folha de serviços, vergam ao peso dos annos ou sentem esgotadas as forças para o trabalho.

E' pouco ainda a certeza de que uma parcella da sua modesta pensão irá amparar a viuvez e a orphandade dos seus. Preciso se torna que a protecção e assistencia, que a administração dispense, revistam fórmias tão variadas como as multiplas circumstancias da vida, erma de confortos para a maior parte.

O serviço de caminhos de ferro deve com effeito ter por norma, na sua complexidade crescente: rigorosa pontualidade e segurança em que se possa confiar absolutamente; satisfação das multiplas exigencias do publico; rapidez accommodada ao valor que para a civilização contemporanea tem o tempo. Não conhece intermittencias; é feito indifferentemente de dia ou de noite. Nas estações, nos comboios, ou ao longo da via, attendendo o publico ou velando pela segurança da circulação, arrostando com as intemperies, consomem a existencia e as forças numerosos agentes, adstrictos ao seu serviço quasi ininterruptamente, longe não raro de povoados onde encontrem os recursos de todas as especies, sujeitos a disciplina rigorosa, que, por indispensavel, tem variadas e duras sancções penaes. Os dias de descanso e de diversões do publico, que só conhece os empregados ferro-viarios para se queixar do seu serviço, são para elles os mais cheios de canseiras e preocupações.

Sobem estas de ponto, quando qualquer incidente, por vulgar que seja, vem perturbar a normalidade do serviço, e exigir esforços extraordinarios para a restabelecer. E' forçoso reparar a via, acudir com soccorros, organizar comboios, attender ao telegrapho. E após esse esforço, em vez do descanso necessario, as exigencias quotidianas do serviço normal. E ao menor descuido, a qualquer infracção dos preceitos regulamentares, pôde corresponder um accidente grave, fertil em responsabilidades.

Pouquissimos serviços publicos são tão rigorosos nas suas exi-

gencias. Justo é, pois, que a taes deveres correspondam vantagens excepcionaes.

As caixas de aposentação dos caminhos de ferro, além das reformas a invalidos e pensões ás familias, proporcionam, quasi todas, ao pessoal soccorros medicos e subsidios na doença, adeantamentos e outros auxilios em circumstancias criticas, o fornecimento a credito dos objectos mais necessarios á vida, habitações saudaveis por modica renda, supplementos de retribuição nas localidades insalubres, que tornem mais facil a resistencia pela melhor alimentação e resguardo, meios de instrucção para os filhos, funeral decente.

Porque não ha de ter, Senhora, igual variedade de fins a caixa que vae ser creada?

Não se oppõe a isso a lei, embora attenda apenas explicitamente á aposentação e ás pensões de sobrevivencia, sem prohibir, porém, auxilios que teem com estes intima connexão em todas as instituições similares. Se o manifesto proposito do legislador foi assegurar á exploração dos caminhos de ferro pelo Estado as vantagens resultantes do regimen a que é sujeita nas linhas exploradas por companhias, e vasal a nos moldes geralmente usados, tão diversos dos que innõe a symmetria burocratica, d'elle deriva, logicamente e sem offensa da lei, na qual se encontra em germen, a variedade de fins secundarios attribuidos á caixa, como salutar complemento do fim primordial.

Os beneficios feitos ao pessoal pelos adeantamentos e pelo fornecimento de generos a credito são origem de lucros que engrossam o seu capital. O auxilio prestado ao empregado que se encontra em precarias circumstancias, melhorando-lhe as condições da vida, afasta a epoca em que a impossibilidade physica tornará necessaria a aposentação, diminuindo pois os encargos respectivos.

São importantes, é certo, os subsidios concedidos á caixa no projecto de regulamento que tenho a honra de propôr a Vossa Magestade; representam, porém, o complemento de vencimentos e salarios modestos, exigido pela mais estricta equidade. Não é justo, nem humano, que a miseria seja o epilogo de uma vida consumida em arduo serviço publico. Não podem os empregados prover por si sós ao futuro, seu e da familia. O que receberiam, se maior estipendio lhes coubesse, teem-no assim sob a fórmula de subsidios á caixa.

Até hoje concedeu-se a aposentação sem encargo prévio de quotas; as que são exigidas d'aqui por deante devem ter por compensação mais algumas regalias.

Calcular o onus provavel que representam essas vantagens asseguradas ao pessoal seria trabalho demorado e difficil por falta dos elementos necessarios; é porém fiador seguro da sua inutilidade a experiencia de tantas instituições analogas das principaes administrações ferro-viarias. Demais, reforçam-se os carris, renova-se o material circulante, melhora-se a exploração, dispense-se o necessario, sem regatear recursos, para attender ao desenvolvimento do trafego das linhas. Não merecem acaso alguma attenção e sollicitude os laboriosos agentes da sua prosperidade?

Senhora! Avalio quanto será grato ao nobilissimo coração de Vossa Magestade, abertos a todos os infortunios e prompto para todas as iniciativas generosas, lançar as bases de uma instituição de previdencia pela qual o governo de um paiz christão e civilizado desempenha a sua missão de protector dos fracos e procura ser justo e humano para com humildes e benemerentes trabalhadores.

Fica assim vinculado á criação d'essa caixa, da qual elles esperam auxilio nas difficuldades da vida, segurança do futuro na velhice e uma nesga do ceu azul para os seus, divisada por entre a calligem da viuvez e da orphandade, o nome augusto de Vossa Magestade, tão querido dos portuguezes pelas excelsas virtudes e pelo constante bem fazer que symboliza.

Digne se Vossa Magestade, concedendo a sua approvação ao projecto de regulamento que tenho a honra de subscrever, evocar á existencia, fadando-a para bem, uma instituição entre todas benefica.

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

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio, e Industria, e usando da auctorização concedida ao Governo na base 7.ª da lei de 14 de julho de 1899, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' creada uma Caixa de aposentações e soccorros do pessoal administrativo e jornaleiro dos Caminhos de ferro do Estado, a qual será gerida e subsidiada pelo conselho de administração dos referidos Caminhos de ferro.

Artigo 2.º A organização e funcionamento da caixa de aposentações e soccorros ficarão sujeitas aos preceitos do respectivo regulamento, o qual, fazendo parte integrante d'este decreto, baixa assignado pelo referido Ministro e Secretario d'Estado.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de janeiro de 1901.—*RAINHA REGENTE*
—*Manuel Francisco de Vargas.*

CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

6.^a Sessão — Paris — 1900

1.^a Secção — 6.^a Questão

Construção e provas de pontes metallicas

(Conclusão)

1.^a As quantidades de ferro empregadas ou a empregar na construção das pontes metallicas das vias ferreas são extremamente variaveis, mesmo abstrahindo das condições de vão e altura impostas aos engenheiros pelas circumstancias locais.

—Em pontes do mesmo vão, a quantidade de metal, por metro de via, vae muitas vezes do simples ao dobro, segundo as *sobrecargas prescriptas*, dependendo dos *limites do trabalho interior* impostos ás diversas peças, dependendo do systema de construção adoptado, e dependendo principalmente do engenheiro que executa os projectos.

—As formulas geraes para avaliar antecipadamente o peso d'uma ponte, frequentemente propostas e baseadas logicamente, só são applicaveis ás pontes relativas a um paiz ou a uma companhia de caminho de ferro. É preferivel fazer a determinação dos pesos de grande numero de pontes construidas e proceder por via de comparação, em approximações successivas.

As tabellas elaboradas pelo relator podem prestar serviços uteis a este respeito;

2.^a As sobre cargas prescriptas, quanto ao material circulante, teem uma importancia maior nas pontes de pequeno vão em que preponderam absolutamente sobre os pesos mortos e os effeitos do vento. Dá-se o inverso nas pontes de grande vão logo que este attinge 100 metros, seguramente quando ultrapassa 120 metros, sendo estes ultimos effeitos os que desempenham o papel mais importante nos calculos de resistencia, os quaes em vãos excepçionaes attingem uma forma que surprehende.

Assim, nos grandes tramos da ponte de Forth, com 521 metros de vão, os illustres engenheiros srs. John Fowler e Benjamin Baker, que executaram os projectos, relatam que a sobrecarga de dois comboios pesados não excede 5 p. c. do peso morto;

3.^a Deve recommendar se que se faça, quando não seja em cada paiz, ao menos em cada grande rede de vias ferreas, um estudo sério dos effeitos da sobrecarga provocados pelo material rodante em circulação, para d'ahi se deduzir as prescrições de sobrecarga concernentes ás pontes metallicas a construir ou já construidas.

Devem fazer-se estas prescrições ou sob a forma de comboios-typos de sobrecarga, ou sob a forma de escalas de cargas uniformemente repartidas por metro de via concernente aos momentos de flexão e aos esforços transversos.

No primeiro systema, é para recommendar que se considerem sempre pelo menos dois comboios-typos representando os dois extremos do trafego. Admittir-se-hão naturalmente os maiores effeitos de sobrecarga resultantes de um ou do outro comboio collocado nas posições mais desfavoraveis.

O segundo systema é actualmente aquelle a que os engenheiros teem muitas vezes de recorrer para effectuar calculos correntes relativos a pontes de tramos livres, mesmo quando as cargas maiores se prescrevem sob a forma de comboios-typos. Teem sido realizados progressos importantes n'esta especie de calculos, principalmente introduzindo n'elles o principio das extensões so-

brecarregadas como entradas nas escalas de sobrecargas. e estendendo o uso d'estas aos calculos das vigas transversaes e longrinas. Todavia, o emprego das escalas de sobrecargas póde ser substituida com vantagens em muitos casos pelos processos graphicos;

4.^o O congresso constata que ha uns dez annos o peso das locomotoras, tenders e vagons tem augmentado notavelmente em quasi toda a Europa, e principalmente nos Estados Unidos da America.

O relator submetteu ao Congresso um projecto completo de sobrecargas, bastante para considerar os comboios mais pesados que actualmente circulam nas grandes linhas mais fatigadas da Europa e dos Estados Unidos da America. Distingue tres grupos de linhas, segundo se trata de comboios «extra-pesados d'America», dos «extra pesados da Europa», dos «extra pesados em geral» e apresenta para os tres casos as participações de sobrecarga, quer sob a forma de comboios-typos, quer sob a de escalas de cargas uniformes equivalentes.

Comparando estas escalas com as prescrições publicadas ultimamente nos diversos paizes, reconhece-se que não parecem exageradas e que até, nos comboios extra-pesados, teem sido ultrapassadas em casos especiaes. Parece ser para desejar que nas grandes linhas internacionais a via e as pontes tenham uma resistencia sufficiente para «comboios pesados», suppondo que as cargas são pelo menos de 16 toneladas por eixo;

5.^o O congresso verifica que o emprego do aço macio nas pontes metallicas se generaliza, emquanto que se torna mais raro o do ferro braçado ou puddlado. Está-se em geral d'accordo actualmente quanto ás qualidades de dureza do ferro obtido por fusão, preferivel para as pontes: deve dar 25 p. c. de alongamento e ter um limite de ruptura pelo menos de 40 kilogrammas por mm. quadrado (o que corresponde a um coe-ficiente de qualidade igual a 10). Todavia, para pontes de vão muito grande, deve escolher-se um metal mais duro, comtanto que se fiscalizem attentamente a sua fabricação, os fornecimentos e a montagem.

No primeiro caso, que é o das obras correntes, poder-se-hão admittir os limites de 6 a 9 kilogrammas por millimetro quadrado, deduzindo-se os furos dos rebites; emquanto que para as vigas mestras excepcionalmente grandes se poderá elevar estes limites de 8 a 12 kilogrammas por millimetro quadrado com mais cerca de um oitavo para os effeitos do vento.

6.^o Ha accordo quasi geral quanto á acção do vento nas pontes, adoptando-se os coefficients fixados pelos engenheiros inglezes em 1881. Todavia, os engenheiros do continente nos dois mundos teem alliviado um pouco estas regras, admittindo que a pressão de 170 kilogrammas por metro quadrado basta, pois que os comboios ainda podem circular com essa pressão, o que já se não dá se a pressão do vento sóbe a 270 kilometros por metro quadrado.

7.^o Em pontes convenientemente construidas, segundo as condições indicadas acima, parece resultar do trabalho de recenseamento feito pelo relator sobre os pesos de mais de 1.000 construções citadas pelas administrações, que as quantidades de metal a considerar nessas pontes são as segintes:

vãos metros.	ton. minimo	Peso por m. de via.	
		ton. maximo	ton. media
0	0,2	0,5	0,3
10	0,6	1,4	1,0
50	1,7	3,5	2,6
100	3,0	5,6	4,3
200	5,6	9,0	7,3
300	8,2	12,4	10,3
400	10,8	15,8	13,3
500	13,4	19,2	16,3

(Continúa)

NOTAS DE VIAGEM

VII

De Lyão a Turim

Quem de Lyão se quer dirigir á Italia, pelo Monte Cenis, julgará, vendo o mappa, que o caminho mais directo é por Latour du Pin a Chambery. Mas os caminhos de ferro desmentem, por vezes, a geometria, fazendo que as linhas rectas sejam o caminho mais longo entre dois pontos. Assim succede n'este caso, porque a parte da linha entre St. André-le-Gaz e Chambery é explorada só por comboios independentes dos que fazem o percurso Lyon-Grenoble, o que obriga a dois trasbordos n'aquelles dois entroncamentos, emquanto que por Ambérieu Culoz não se muda de trem senão uma vez.

Quem quizer sujeitar-se, porém, áquelle incommodo tem uma compensação bem valiosa: poder almoçar socegradamente em Chambery, onde tem mais d'uma hora, esperando o comboio que vem do norte.

E' certo, todavia, que não apreciará o bello percurso pela linha da Borgonha e por isso eu preferi partir pelo rapido pela linha chamada de La Valbonne por servir o campo d'este nome, levando ao encontro do comboio Paris-Genebra na estação d'Ambérieu, depois de passar os tunneis da Croix Rousse, S. Mauricio e outro, guardas avançadas do exercito de subterraneos que vamos atacar.

Ligado o material em que vamos ao comboio vindo do norte, continuamos na pittoresca linha que ladeia a cordilheira do Jura, passando ainda dois tunneis, o segundo dos quaes sob o *Colombier*, e parando no entroncamento de *Culoz* onde deixamos o trem que segue a Bellegarde, trasbordando para o que, atravessando o Rhodano sobre uma ponte de ferro, nos deixa avistar ao longe, á esquerda, o espaçoso valle do *Chantagne*.

Passada a estação de *Chindrieux* (a primeira), vê-se á direita o velho castello de *Châtillon*, coroando um promontorio sobre o lago de *Bourget*, de 16 kilometros de comprimento por 5 de largura, tendo n'alguns pontos a profundidade de mais de 140 metros, lago que vamos acompanhando até *Aix-les-Bains*, passando repetidos tunneis, o ultimo dos quaes tem 1.300 metros.

Não se esqueça o leitor que alli passar de ver na outra margem do lago a celebre abbadia de *Hautecombe*, antiga sepultura dos principes de Saboya, e de, ao sahir do ultimo tunnel, ver a bella perspectiva do lago.

Em breve chegamos a *Aix-les-Bains*, linda povoação thermal ultimamente preferida pela nossa rainha D. Maria Pia para a therapeutica dos seus padecimentos.

Como todas as estações d'aguas, no estrangeiro, esta é uma estancia cheia de encantos, de attractivos, de diversões no tempo proprio, de commodidades dos seus grandes hotéis, rodeada de pontos interessantes a visitar, para os quaes não faltam serviços regulares de transporte, luxuosos casinos onde se joga, canta e toca animadamente, jardins, *belvederes*, rochedos, tudo que póde constituir a distracção e o conforto dos vinte mil visitantes que alli vão annualmente, uns para tomar as aguas, outros por simples recreio e repouso n'aquelle maravilhoso clima.

A seguinte estação importante é a de *Chambery*, a antiga capital do ducado de Saboya, no ridente valle da ribeira de *Lysse*, centro de excursões para os Alpes, Grande Chartreuse e outros pontos da Maurianna, região em que nos achamos e que nos encanta pelo pittoresco dos seus panoramas, dos edificios das suas cidades e dos trajos dos seus habitantes.

Partindo de *Chambery*, a linha desce em direcção ao sudoeste, para subir depois para o norte, e torneando a montanha, deixando as margens do Isère para seguir as do Arc, descer de novo, dirigindo-se a Modane.

Estas deliciosas montanhas da Saboya não deixam o viajante, curioso como eu, parar um momento sentado na carruagem. Ha que ver á direita, á esquerda, ora o lindo valle do Arc, que nos corre proximo, ora a grande *Vanoise* que se eleva pittorescamente coberta de tonificações ridentes de luz, e de profundas sombras como manto de viuva.

Desde S. Miguel *la Maurienne* a linha sóbe consideravelmente; á esquerda vê-se uma bella cascata.

Em breve paramos na estação fronteiriça da França com a Italia — *Modane* — onde uma alfandega civilizada, attenciosa como as alfandegas modernas de fronteiras, que entendem que mais vale ser tolerante que rigoroso com estrangeiros que veem ao paiz.

Isto não é allusão á nossa que, devo já declarar-o, está muito differente do que estava noutro tempo.

A passagem dos volumes pela fiscalização pouco demora. Trocar dinheiro tambem não é indispensavel desde que se traga moeda franceza em ouro ou prata grossa; só as moedas de 50 centimos não correm em Italia.

A via descreve uma curva em volta da cidade, passa dois tunneis de 575 e 500 metros e attinge, a 100 metros d'altura do fundo do valle, a entrada do tunnel do *Monte Cenis* que afinal não devia ter este nome, porque nada tem com aquelle monte, perfurando o monte *Fréjus* e não aquelle cujo titulo lhe é dado por vir o grande tunnel substituir a antiga estrada de comunicação que atravessava o Cenis.

Este famoso subterraneo de 12.233 metros que se percorre em 45 minutos custou a somma de 75 milhões de francos.

A ideia d'esta construcção partiu em 1832 do engenheiro Médail, mas só em 1861 foi posta em pratica, sendo os trabalhos dirigidos pelos engenheiros Sammeillier, Grandis e Gattoni, inventores das machinas perfuradoras movidas a ar comprimido.

Depois de nove annos de difficeis trabalhos, em que se empregaram permanentemente cerca de dois mil operarios francezes e italianos, a linha foi inaugurada em 26 de dezembro de 1870.

Do lado da França a boca do tunnel está a 1.159 metros d'altitude e do da Italia a 1.291 metros.

A differença de 132 metros faz que a marcha seja lenta de França para Italia, apenas á velocidade de 17 kilometros, emquanto que em sentido contrario se percorre em 25 minutos.

Sahindo do grandioso tunnel, encontramos-nos no valle do Doire que atravessamos, e sempre entre montanhas em que vamos penetrando por successivos tunneis e por valles que salvamos por numerosas pontes, percorremos um paiz pittoresco, delicioso de imprevistos e de surpresas.

Em breve entramos na grande estação de Turim.

Concessões de vias ferreas

O sr. ministro das Obras Publicas tem preparada para apresentar ás camaras uma proposta de lei sobre este assumpto, tendente a modificar alguns artigos já hoje obsoletos do decreto de 31 de dezembro de 1864 e a esclarecer pontos da base 55.^a da lei de 14 de julho de 1899 que offerecem duvidas e teem até impedido a concessão de linhas requeridas na conformidade d'aquelle decreto.

Elevador do Carmo

Por impossibilidade do nosso querido amigo sr. engenheiro Mesnier nos dar prompto o seu artigo sobre este assumpto, reservamol-o para o proximo numero, bem como a gravura que o acompanha.

* * *

Tem estado paradas as obras d'este ascensor por motivo d'um embargo promovido pelo sr. Luiz Lamas, proprietario do predio da rua de Santa Justa 107 a 111 por causa de pequenos estragos que a construcção lhe causou no telhado do dito predio.

Assim soffrerá a população, á qual aquella obra vae prestar tão bom serviço, um atraso na obtenção d'essa commodidade, só por causa da embirração do sr. Lamas que quer manter a perfeita integridade da sua telha.

Que Deus se compadeça d'ella—da população ou da telha, o leitor que interprete como quizer—e o sr. juiz da 3.^a vara, ao qual o processo está affecto, active os tramites d'esse importante pleito.

Pela sua parte a camara, depois de ter approvedo o projecto tal como elle está sendo construido, quer agora que se encurtem as asnas que devem sustentar a varanda e se reduza a largura d'esta.

Já se vê que isto vae alterar as bases do projecto e crear uma grande difficuldade á sua execução. Mas a camara não entende d'essas coisas e legisla, tal qual como o agiota que, achando caro o soneto, dizia ao poeta: «faça meio».

O que não percebemos, porém, é como, para tão sabida resolução, a camara, segundo os jornaes bem informados, invoca o artigo 288 do código civil que trata «da tutela dos menores abandonados».

Deve haver engano, chamar menor áquella enorme torre, parece-nos forte.

Mas verdade, verdade, a camara era capaz d'isso.

De Pias a Pomarão

As folhas diarias publicaram ha dias uma noticia, de chapa, lembrando ao sr. ministro das obras publicas a conveniencia de mandar proceder á construcção da estudada linha de via reduzida de Pias á Mina de S. Domingos, aproveitando até Pomarão a linha de tremvia a vapor das minas.

Muito competente é o sr. ministro para conhecer as necessidades de communicações no baixo Alemtejo, sendo filho de Mertola.

Mas por isso mesmo verá facilmente nas entrelinhas d'aquella noticia o prejuizo que a construcção isolada d'essa linha representaria para a rêde do Sul e Sueste.

Pretende-se tornar o Pomarão uma competencia ao Barreiro; o trafego do Baixo Alemtejo far-se-hia pelo Guadiana para Lisboa e toda a linha desde Beja ao Barreiro padeceria com isso.

Aquella linha, no nosso parecer, só deve ser construida conjunctamente com a de Pias a Moura, para tratar da qual nos consta está em Lisboa o sr. presidente da camara d'esta villa, e ainda a de Moura a Reguengos, concentrando em Pias todo o movimento de aquella importante região.

Póde ser que n'este nosso parecer contrariemos os interesses da empresa de navegação no Guadiana, tão importante em influencias quanto notavel em mau ser-

viço que faz e que melhoraria, talvez, com esta grande corrente de trafego.

Mas se melhorava á custa do thesouro não opinamos por tal melhoramento.

A nossa redacção

Entrou para a nossa redacção, na qualidade de redactor effectivo o nosso amigo sr. Carlos Calixto, antigo jornalista da imprensa diaria onde tem dado sobejas provas da sua intelligencia e actividade.

Com a coadjuvação de tão apreciavel collega mais variadas se tornarão as secções d'esta folha e menos ardua a tarefa do nosso director e do redactor principal que continua sendo o sr. engenheiro Oliveira Simões, ao qual esta *Gazeta* deve os mais relevantes serviços de intelligencia e assiduidade, mas que hoje, juntando ás suas occupaões o exercicio do logar de deputado, precisa dividir mais cuidadosamente a sua actividade.

Os viajantes transatlânticos

O «Shipping World» publicou a estatistica um pouco summaria dos viajantes transatlânticos em 1900, tal como foi organizada pelas auctoridades de New York.

O numero total de viagens entre a Europa e os Estados Unidos, effectuadas durante o anno passado foi de 838, contra 826 em 1889; o numero de viajantes transportados foi de 541.343 contra 411.177.

O augmento a favor de 1900, devido certamente em grande parte á exposição de Paris, eleva-se a 30% para o numero de passageiros e 1% apenas para o numero de travessia.

O numero total dos viajantes apenas uma vez, nos ultimos dez annos, ultrapassou o do anno passado, foi em 1895. N'este anno atravessaram o Atlantico 595.313 viajantes dos quaes 445.290 eram passageiros de 3.^a classe.

Em 1900 dos 541.343 viajantes registrados 405.491 eram de 3.^a classe.

O total faz elevar o numero de viajantes, para cada travessia, a 645, o que é importante, mórmente se se attender a que a estatistica dos annos anteriores não vae além de 407 passageiros para cada viagem.

Será ainda curioso notar que durante os ultimos dez annos do seculo atravessaram o Atlantico 4.650.197 passageiros.

A companhia que, em média, transportou mais passageiros foi a «White Star» que figura na estatistica com 886, e a que transportou menos foi a companhia «Allan» que apenas deu um contingente médio de 142 passageiros.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Février 1901.

La liquidation mensuelle s'est effectuée avec une abondance très grande de capitaux et les taux de reports ont été modérés, principalement sur les fonds d'Etats et nos rentes en particulier qui continuent d'attirer pour le moment la spéculation.

Les valeurs parisiennes proprement dites conservent leurs partisans, telles le gaz, omnibus Est-Parisien, Métropolitain, etc., qui depuis quelques séances font parler beaucoup d'elles.

Sous l'empire de la lourdeur de l'Extérieure, influencée par

des troubles intérieurs et la tension du change, le marché redevenait hésitant; mais dès que fût connue la réduction du taux de l'escompte à la Banque d'Angleterre, l'hésitation a de nouveau disparu, faisant place à un raffermissement prononcé.

Le 3 % atteint 102,40 frs., l'*Amortissable*, 101,20 frs. et le 3 1/2, 103 frs.

La reprise se poursuit sur les obligations de la *Ville de Paris*.

La *Rente Portugaise* conserve sa fermeté à 24,25 frs. et l'obligation des *Tabacs* aux environs de 510 frs.

Le *Brésilien* 4 % 1889 progresse à 66,50 frs, car la reprise en juillet prochain des paiements ne paraît faire de doute.

Les *Fonds Russes* s'inscrivent en nouvelle plus value motivée par les déclarations de Mr. de Witte et par le nouvel ukase qui affranchit de tout impôt les porteurs étrangers de 4 %. Notons toutefois que cette dernière mesure n'est applicable qu'aux titres déposés contre certificat.

La hausse des *Argentins* se poursuit sur toute la ligne, justifiée par la réelle amélioration économique du pays.

Dans les établissements de Crédit, la *Banque de France* revient à 3.785 frs., les bénéfices étant en diminution constante depuis le commencement de l'exercice.

La *Banque de Paris* termine en meilleure tendance à 1.065 frs. malgré les bruits qui circulent relatifs à une diminution de dividende qui sont avant tout prématurés.

La *Banque Internationale* vaut 345 frs.; on dit que les actionnaires de cette banque seront convoqués cette année plus tôt que d'habitude.

Le compartiment des Banques *étrangères* offre peu de variations à relever.

Dans les chemins de fer, les cours demeurent stationnaires ou à peu près.

Le *Midi* gagne cependant quelques points à 1.305 frs.

Les recettes de nos six grandes compagnies pendant la troisième semaine de 1901 sont inférieures de 800 000 frs environ à celles de la semaine correspondante de 1900. Seule la compagnie du *Midi* se trouve en léger excédant par suite sans doute de l'augmentation des transports de vins depuis l'application de la loi de dégrèvement.

Le *Métropolitain* s'inscrit à 475 frs ex-droit de souscription, ce qui représente plus de 620 frs. avant l'exercice de ce droit.

Les *Chemins Espagnols* se sont raffermis sur la perspective d'une solution prochaine de la question du change.

La publication des recettes brutes des principales compagnies espagnoles a déterminé un mouvement de hausse sur les actions, et on en a conclu qu'un dividende pourrait être distribué aux *Saragosse* et aux *Nord de l'Espagne*.

Dans les *Chemins Portugais*, la fermeté domine: l'obligation 3 % de premier rang cote 312 frs. et celle de deuxième rang 80 frs.

On annonce que très probablement les obligations de deuxième rang recevraient en 1901 un petit coupon fourni par les bénéfices de 1900.

Dans les valeurs industrielles, le *Suez* passe à 3.665 frs, car les recettes de la semaine présentent une augmentation de 486 000 frs, ce qui porte la plus value depuis le 1.^{er} janvier à 1.836 000 francs.

Les navires en route, en charge ou en partance au 31 Janvier étaient de 577 contre 581 au 31 Janvier 1900 et 576 au 31 Janvier 1899.

Le *Gaz* faiblit à 1.030 frs. La rupture entre la Compagnie et le conseil municipal n'est peut-être pas définitive, car de nouvelles propositions étudiées par les deux parties seront soumises et discutées à la prochaine session du conseil municipal.

La *Thomson-Houston*, qui avait fléchi au dessous de 1.100 frs., termine à 1,160 frs.

La *Traction* se traite aux environs de 95 frs.

La *Transatlantique* dans les sociétés de navigation reproduit ses cours de 300 frs. Les résultats donnés par l'ensemble des lignes sont, dit-on, satisfaisants. Les prix de fret et de passage ayant été augmentés sur quelques réseaux, on constate une plus value importante de recettes sur la période correspondante de l'année dernière.

Les *Messageries* se tiennent à 515 frs., les *Chargeurs* à 1.165 frs. et la *Havraise Péninsulaire* à 660 frs.

Parmi les journaux, le *Figaro*, qui convoque ses actionnaires en assemblée générale pour le 25 février, a vivement accentué son mouvement de reprise à 530 frs., gagnant près de 100 frs. en huit jours.

Le *Petit Parisien* oscille autour de 1.035 frs., et le *Petit Journal* de 1.210 frs. ex-coupon.

L'*Agence Havas* se retrouve à 505 frs.

Le marché des *Mines d'Or* s'est relevé depuis plusieurs séances; il faut attribuer cette meilleure tenue aux bruits d'arbitrage qui ont circulé avec une certaine insistance: certes, les porteurs d'actions aurifères seraient agréablement surpris d'apprendre que les préliminaires d'un arrangement se négocient au Sud-Afrique entre les belligérants; mais nous sommes obligés de constater que

jusqu'à présent la situation dans l'Afrique du Sud n'a pas subi un grand changement; au surplus nous ne croyons pas beaucoup au bien fondé de ces rumeurs, qui favorisent trop les desseins des spéculateurs anglais, bien plus désireux avant tout de se débarrasser de leurs actions de mines d'or que d'en acquérir de nouvelles.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de fevereiro de 1901.

Estamos em um período de expectativa. Aguardemos as propostas de fazenda, cuja apresentação vem imminente, a melhoria dos negócios do Brazil, que, desgrazadamente, parece que ainda ha-de levar seu tempo, e o convenio com os nossos credores externos, que, por signal, vae cahindo dentro do prazo das setenta semanas de Daniel...

Das propostas de fazenda, já pelo menos transpira o bastante para assentarmos o nosso espirito. Medicina conservadora: nem se criam impostos novos, nem se extinguem impostos velhos. A therapeutica é o aperfeiçoamento do existente; allivio do contribuinte nos órgãos onde mais soffre e sobrecarga compensadora n'aquelles onde menos geme. Isto, por forma a que o estado geral se lhe apresente com melhoras relativas e forras de rheumatismos locais.

Ora, effectivamente, a repartição equitativa quanto possível do imposto, dentro do nosso meio e dos nossos actuaes recursos, era trabalho para produzir, de per si, um augmento consideravel da receita publica. Isto, todos o sabem e sentem. Nem mais nem menos que cada qual ser obrigado a pagar o que deve e o que póde. Mas tambem, verdade verdade, que admiravel somma de energia não será preciso desenvolver, cá dentro do nosso meio, para se atingir — á risca — este meritorio fim?...

Quanto ao Brazil, que, muito embora hoje em menor escala, é ainda factor de conta, tanto para as nossas liquidacões externas, como para o nosso bem estar social, pelos recursos que d'alli auferem, exclusivamente ou quasi, importantissimos compatriotas nossos que hoje comnosco vivem — quanto ao Brazil, dizemos e falamos experientes por lá termos passado annos de vida, — é esperarmos resignadamente pelas consequencias d'aquelle terremoto especulativo, confiados nos recursos extraordinarios d'esse opulento paiz. De accordo que muitos, prolongado este estado de coisas, se verão, pela força das proprias circumstancias, obrigados a um exodo, quando a vida aqui se lhes torne onerosa de mais. Não nos deixemos por emquanto illudir com as alternativas passageiras e momentaneas dos cambios, hontem ainda a 107/16, hoje já a 105/16. E' preciso que as liquidacões se façam e as liquidacões teem fatalmente de se fazer...

Resta-nos agora falar, voltando a Portugal, sobre o convenio com os nossos credores. Mas parece-nos que o melhor é guardar este assumpto para quando, acérca d'elle, soubermos mais que o leitor...

Na bolsa, continuou, durante a quinzeaa, a procura das inscrições, realizando-se operações de alguma importancia sem que os preços affrouxassem, como vemos adeante no boletim das cotações.

Nos outros valores de estado houve menor procura.

Em acções do Banco de Portugal deu-se uma affluencia importante de offertas, de que resultou uma baixa nas cotações. As do Banco Lisboa e Açoros foram procuradas, mas o papel que appareceu não chegou para as ordens.

Commercial de Lisboa sem movimento. Ultramarino, fracas a principio, animando depois.

Em obrigações prediaes, movimento importante e cotações firmes.

Em acções dos Tabacos, baixa pronunciada, fechando a réis 123.000, e tendo aberto, no principio da quinzena, a 126.000 réis. Atravez de Africa, procura e alta, subindo de 72.200 para 78.000 réis, a que fecharem em 12.

Vemos pois que o movimento bolsista da quinzena foi muito regular. Oxalá se firme gradualmente esta tendencia para desafogo, que vamos notando pronunciar a pouco e pouco, de algum tempo a esta parte, no nosso mercado de papeis de credito.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	37 7/16	37 3/8	Desconto no Banco de Portugal....	5 1/2 %
» cheque..	37	36 15/16	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	766	769	Agio Buenos Ayres	229
» cheque.	772	775	Cambio do Brazil.	10 17/32
Berlim 90 d/v....	311	312	Premio da libra...	1 \$ 9 00
» cheque....	317	318	a	
Francfort 90 d/v ..	311 1/2	312 1/2		
» cheque..	317 1/2	318 1/2		
Madrid cheque ...	920	940		1 \$ 09

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15	-
Lisboa: Inscriptões de assent.	37,35	-	37,30	37,35	37,35	37,45	37,45	38,50	37,50	37,65	37,80	37,80	38,10	-
» coupon	37,30	-	-	37,35	37,40	37,40	37,40	37,40	37,40	37,65	38	38	38,05	-
Obrig. 4 0/0 1888	18.500	-	18.500	18.500	18.500	18.500	-	18.550	-	18.550	-	18.550	-	-
» 4 0/0 1890 assent.	47.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	46.300	-	46.300	46.400	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.	-	-	-	-	-	-	-	54.500	-	-	-	55.000	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	-	-	53.900	-	-	54.300	54.400	-	54.300	54.500	54.800	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	122.000	-	-	-
Accções B. de Portugal.	143.500	-	-	144.000	144.100	144.200	144.000	143.500	144.500	143.800	143.650	143.500	144.000	-
» » Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino.	123.000	-	-	121.000	-	-	122.000	-	-	125.100	-	125.200	125.200	-
» » Lisboa & Açores	122.800	-	-	122.000	123.000	123.200	118.500	-	123.000	-	-	-	123.900	-
» Tabacos coupon ...	126.000	-	125.000	125.800	-	125.500	-	122.000	-	-	-	-	122.000	-
» Comp.ª Phosphoros.	-	-	-	79.800	79.800	79.500	79.000	-	-	79.200	-	-	80.000	-
» » Real.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 %	-	-	-	93.700	93.800	-	93.800	-	-	-	-	-	-	-
» » 5 %	90.500	-	90.650	90.650	90.700	90.600	-	90.600	90.600	90.000	90.600	90.600	90.600	-
» Comp.ª Phosphoros.	-	-	89.000	-	-	-	-	-	89.000	-	89.500	-	89.500	-
» C.ª Real 3 % 1.º grau	-	-	79.500	-	-	80.000	-	79.800	79.800	-	80.000	79.800	79.800	-
» » 3 % 2.º grau	-	-	21.000	-	-	20.800	-	-	20.800	-	-	-	20.800	-
» C.ª Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50.000	50.000	-	-	-
» Atravez Africa.	-	-	72.200	77.300	77.300	77.500	77.500	-	77.800	78.000	78.400	-	70.000	-
Paris: 3 % portuguez ...	-	23,75	23,75	24	24,10	24,32	24,50	24,40	24,25	24,25	24,22	24,45	-	-
Accções Comp.ª Real.	66	66	-	-	65	-	-	-	65	65	65	-	-	-
» Madrid Caceres.	-	32	32	33,50	-	34	34,50	34,75	-	-	-	34,50	-	-
» Norte de Hespanha.	178	-	175,50	176	-	177	182	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza.	264	262	262	263	262	263	271	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.	-	-	260	262	262	261	271	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	310	310	310	309	312	311	312	312	312	312	312	312	-	-
» » 2.º grau	-	87	88	78	77	78	78,50	79,25	80	82	82	-	-	-
» C.ª Beira Alta.	78	77	77	-	77	78	78	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres.	87	-	-	-	-	-	-	87	87,25	-	-	87	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ...	300,75	300	299	299	-	299	304	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.	23,75	-	23,75	23,87	24	24,12	24,25	24,25	24,25	24,12	24,18	24,12	-	-
Obrig. Atravez Africa.	57,25	-	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa.	60,50	60,06	60,06	60,56	60,62	60,09	60,12	68	61,38	61,50	61,50	61,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa.	60	60	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	59,50	60	60	61,25	-	-

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de ex- portação	1900-1		1899-900		Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1900-1	1899-900
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	15 21 Jan. 693	68 746.000	99.200	693	69 334.423	100 049	210 092.000	208.003.269
	» não garantida ...	22 28 »	70 069.000	101.109	»	69.334.423	100.049	280.161.000	277.337.692
	» 29 4 Fev. »	»	66.568.000	96.057	»	61.152.621	95.458	346.729.000	343.490.313
	Nova rede garanti-	15 21 Jan. 380	8.053.000	21.192	380	8.949.577	23.551	25.792.000	26 848 731
Sul e Sueste	» da	22 28 »	9.334.000	24.563	»	8.949.577	23.551	35.126 000	35.798.308
	» 29 4 Fev. »	»	9.260.000	24.368	»	8.258.379	21.732	44 386.000	44 056.687
	» 1 7 Jan. 488	»	17.676.605	36.222	475	14.895.270	31.358	17.676.605	14.895 270
	» 8 14 »	»	17.353.680	35.560	»	17.327.520	36 478	35.030 285	32.222.790
Minho e Douro	» 29 4 Nov 353	»	23.179.045	65.663	353	17 845 149	50.552	1.060.506.459	937.013.171
	» 5 11 »	»	24.400.514	69.123	»	19.866.054	56 277	1.084.906.973	956.879.225
	» 12 18 »	»	25.904.799	73.384	»	24.957.067	70.699	1.110 811.772	981.836 292
	» 24 31 Dez. 253	»	10.756.519	42 515	253	10 021.114	39.609	389.269.032	348.364.955
Beira Alta	» 1 7 Jan. »	»	6.702.200	26 490	»	6.213.940	24 561	6 702.200	6.213.940
	» 8 14 »	»	5.469.038	21.616	»	6.208 299	24.538	12.171.238	12.422.239
	» 26 2 Dez 105	»	2.138.503	20 366	105	2 001.943	19.066	76.402.438	68 635.903
	» 3 9 »	»	1.909.598	18.186	»	1 934 695	18.425	82.432.329	76.985.847
Nacional—Mirandella e Vizeu	» 10 16 »	»	2.095.054	19.952	»	1.999.335	19 041	34.527 383	78.985.182
	» 15 21 Jan. 34	»	1.351.345	39.745	34	1.209.765	35.581	3.919 700	3.934 260
	» 22 28 »	»	1.519.210	44.682	»	1 245.635	36.636	5.438.910	5.179.895
	» 15 31 Dez. 64	»	4.766.621	74.478	64	3.786 111	59.157	121.587.599	98.800.232
Porto á P. e Famalicão	» 15 21 Jan. 3656 Ps.	»	1.836.396 Ps.	502 3656 Ps.	»	1.747.588 Ps.	478 Ps.	5.375.078 Ps.	5 008.477 Ps.
	» 22 28 »	»	1.874.424	512	»	1.743.842	476	7.249.503	6.752.320
	» 15 21 Jan. 3650	»	1.710.015	468 3650	»	1 632 564	447	4.856.176	4.628.114
	» 22 28 »	»	1.722.089	471	»	1.707.962	467	6.578.266	6.336.077
Madrid—Zaragoza—Alicante	» 15 21 Jan. 429	»	64.585	150 429	»	57.737	134	218.207	178.509
	» 22 28 »	»	69.597	162	»	65 278	152	287.805	243.787
	» 29 4 Fev. »	»	54.041	125	»	56 943	132	341.846	300.730
	» 22 28 Jan. 180	»	32.814	182 180	»	34.576	192	118.812	138.137
Zafra a Huelva	» 29 4 Fev. »	»	37.096	206	»	44.102	245	155.909	129.599
	» 15 21 Jan. 429	»	64.585	150 429	»	57.737	134	218.207	178.509
	» 22 28 »	»	69.597	162	»	65 278	152	287.805	243.787
	» 29 4 Fev. »	»	54.041	125	»	56 943	132	341.846	300.730

Aguas de Portimão

O distincto engenheiro sr. Sarrea Prado teve uma iniciativa que se deve traduzir em honroso diploma da sua actividade e de que lhe resultará por certo justo e merecido premio em beneficios pecuniarios, fundando a Empresa de Abastecimento d'aguas de Portimão.

As condições em que esta empresa foi fundada merecem-nos a mais particular sympathia, sendo o seu capital inteiramente subscripto no paiz, e os estudos e construcção das obras, tudo devido a um engenheiro portuguez.

Os calculos em que se fundou o estudo financeiro da empresa mostram que ella tem um bello futuro, em que os seus progressos seguirão a par dos da villa, e esses serão importantes e rapidos desde que o caminho de ferro alli chegar, o que levará pouco tempo.

Então, pela amenidade do seu clima, pela belleza do seu porto, pela largueza da sua praia de banhos sobre o oceano, pelas proximidades das Caldas de Monchique, pelas faceis relações com a capital e as principaes povoações da provincia e do Alemtejo, Portimão tornar-se-ha um centro importante e a nova Empresa verá os seus trabalhos bem pagos e o seu capital fartamente produzindo.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Remedio contra a usura — Recebemos este opusculo que é o 3.º de uma collecção que sob o titulo generico de «Folhetos para o povo» está publicando o sr. dr. Trindade Coelho, escriptor muito distincto, conta primoroso e intelligencia das mais esclarecidas.

Este como os anteriores folhetos são offerecidos aos habitantes de Mogadouro. São todos escriptos em linguagem singela, clara, de uma simplicidade encantadora, aproveitando parabolos e dialogando a prosa que é, incontestavelmente, a forma melhor e mais util de escrever para o povo que assim a entende perfeitamente e se esclarece.

O *Remedio contra a usura* são conselhos salutaes e de grande alcance, para a fundação de uma Caixa Economica, á semelhança da de Aveiro que tão beneficos resultados tem tido.

Agradecemos a offerta do folheto e felicitamos o sr. dr. Trindade Coelho pelo seu trabalho.

—O *Passatempo*— Está publicado o n.º 4 d'esta interessantissima revista quinzenal illustrada.

O presente numero, além de bellas photogravuras, publica uma esplendida chromotypogravura do rei Eduardo VII, d'Inglaterra.

— *Anuario Commercial* — Recebemos a edição de 1901 do «Anuario Commercial» util publicação que de anno para anno vae firmando os seus creditos, melhorando e augmentando as secções.

Agradecemos o exemplar que nos foi enviado.

LINHAS PORTUGUEZAS

Guimarães a Famalicão : — Deu entrada no ministerio das obras publicas uma representação da camara municipal de Guimarães pedindo para que seja autorizada a construcção de uma linha americana de tracção a vapor entre aquella cidade e Villa Nova de Famalicão.

Por seu turno a companhia do caminho de ferro de

Guimarães representou reclamando contra aquelle pedido, allegando que a projectada via ferrea iria ferir consideravelmente os rendimentos da linha ferrea do Minho, porque o transporte de mercadorias seria feito depois por Leixões que ficaria ligado pelo caminho de ferro da Pova com o concelho de Guimarães, além de que causaria sérios prejuizos ao commercio do Porto.

A este respeito foi presente ao sr. ministro das Obras Publicas uma representação da associação Commercial do Porto contrariando a ideia de tornar Leixões testa de linhas ferreas, as quaes devem todas centralizar-se n'aquella cidade.

Elevador de S. Sebastião da Pedreira : — Foi declarada em estado de quebra a Companhia de Viação Funicular, proprietaria do elevador de S. Sebastião da Pedreira.

A fallencia foi requerida pelo sr. Ernesto Rau, fornecedor de carvão e importante credor da Companhia. Foram nomeados curadores fiscaes o mesmo requerente Ernesto Rau e as Companhias Reunidas Gaz e Electricidade; administrador da massa: Arthur da Fonseca.

Foi fixado o prazo de 40 dias para a reclamação dos creditos.

Como se sabe, a Companhia de Viação Funicular havia pedido á camara, que approvou, a substituição da tracção a vapor por tracção electrica.

Fiscalisação dos Caminhos de ferro : — O sr. general Cabral Couceiro, director da fiscalisação do governo junto dos caminhos de ferro, vae ser promovido a inspector geral do quadro dos engenheiros de obras publicas, logar que era occupado pelo sr. conde de Valbom, ha pouco fallecido.

Concessões de abatimento : — A administração da companhia dos caminhos de ferro deferiu o pedido da União dos Atiradores Civis Portuguezes para que em occasiões de festas de tiro, os socios d'esta collectividade gosem da reducção de 50 p. c. nas passagens, quando se constituam em grupos não inferiores a 10 individuos, e quando as viagens tenham logar da séde da associação em Lisboa, para as suas filiaes, ou vice-versa.

Questão Carris de Ferro : — O presidente da camara municipal de Lisboa foi citado, a requerimento da Companhia real dos caminhos de ferro, para os termos de uma acção pelo Tribunal do Commercio que a Companhia Real propoz contra a camara, Companhia Carris de ferro de Lisboa e a Lisbon Electric Tramway Company, sobre o direito que lhe assiste de explorar livremente por qualquer meio as suas linhas ferreas do norte e leste e de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, e impedir que as companhias assemtem e explorem linhas a distancia menor de 40 kilometros, que lhe é garantido pelo seu contracto.

A camara resolveu defender-se d'este pleito.

Comboios tramways — Segundo se diz uma commissão de Torres Vedras vae pedir á Companhia Real a criação de trens ligeiros de Lisboa Rocio para aquella estação.

Estes comboios têm dado resultado em toda a parte onde teem sido estabelecidos, pelo que nos parece que o pedido terá bom deferimento.

A commissão pede a paragem com apeadeiros nos seguintes pontos:

Meleças, serventia para os habitantes de Palla.

Pedra Juroda, para os de Montelavar e Pero Pinheiro.

Jemurello, para os da Asseiceira.

Sapataria, para os da Moita e Gallegos.

Feliteira, para os da Patameira e Gosundeira.

Caixaria e outro em Matacães seguindo até Torres

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Estiveram em greve, de 1 a 10 do corrente os empregados do caminho de ferro de Madrid-Caceres-Portugal.

No dia 1, no momento em que devia partir o primeiro comboio, o pessoal negou-se a prestar serviço, enquanto a empresa não adherisse ás suas reclamações que consistiam em melhorar os vencimentos e regularizar as horas de trabalho.

Durante os dez dias que durou a greve, o serviço de comboios fez-se com dificuldade auxiliado, ainda assim, por um batalhão militar tecnico.

Os grévistas nomearam o ministro das obras publicas mediador na questão, que afinal se resolveu, compromettendo-se a companhia dos caminhos de ferro a admittir todos os grévistas, a pagarlhes á data da readmissão e a dar mais 5 % aos que ganham menos de 1.000 pesetas por anno.

*

A companhia do caminho de ferro economico de Manresa a Berga que explora o troço de Manresa a Olvan, vae prolongar as suas linhas até as minas de lenhite, de Guardiola, cuja importancia se accentua d'anno para anno. A producção em 1890 foi de 32.000 toneladas de carvão e espera-se que no presente anno atinja 160.000 toneladas.

*

O material de caminhos de ferro importado em Hespanha, durante os onze primeiros mezes de 1900, representa um valor de 4.928.463 pesetas. A importação em igual periodo de 1899 foi de 4.574.406 pesetas e, em 1898, 2.440.302.

*

O caminho de ferro de Utrillaz a Zaragoza terá uma extensão de 123.675 metros, dos quaes 65 podem considerar-se de grande simplicidade e barateza; 30 de pequeno movimento de terras e de pouca difficuldade, e o resto de terreno difficil que exige varias obras, entre as quaes um tunnel recto de 443 metros, proximo de Zaragoza; haverá mais tres viaductos, dois com 52 metros de comprimento e 25 d'altura e um com 113 metros de comprimento e 40 d'altura, que ficará proximo de Belchite.

A linha terá um metro de largura; os rails pesarão 30 kilos cada metro linear e as locomotivas compound são de 40 toneladas e a velocidade média será de 36 kilometros á hora.

França

A companhia dos caminhos de ferro do Norte de França fez uma experiencia, sem rival até agora, sobre a velocidade dos seus comboios: o rapido Paris-Calais fez este trajecto, isto é, 300 kilometros em 3 horas, á ida, e em 3 horas e 10 minutos á volta.

O comboio que até agora havia alcançado maior velocidade era o de Lille a Paris que fazia este percurso, 200 kilometros, em tres horas.

Para o comboio Paris-Calais chegar a obter os resultados que apontamos, a locomotiva houve de sustentar nas partes planas do trajecto uma marcha de 140 kilometros á hora, para compensar a perda de tempo que tinha nas proximidades das estações por causa da moderação da velocidade.

Suissa

O parlamento federal acaba de ratificar o primeiro acto do governo suizo para a nacionalização dos caminhos de ferro.

Em novembro ultimo a confederação realizára, com os accionistas do Central (a mais importante dos cinco rêdes que o governo pretende resgatar), um contracto em virtude do qual as 100.000 acções de 1.000 francos foram trocadas por 75 milhões de titulos de renda federal de 4 %, reembolsaveis entre 1920 e 1960.

A vantagem d'esta operação é ter sido feita amigavelmente, sem processo, e sem necessidade de contrahir emprestimos no estrangeiro.

De resto, as difficuldades da operação não foram ainda, de todo, vencidas.

O stock das obrigações do Central (115 a 130 milhões) ainda não está nas mãos do governo federal e quem sabe se os portadores, cujos titulos estão n'este momento abaixo do par, consentirão de boa vontade em uma troca que lhes torna impossivel o reembolso dos valores ao par que deve succeder dentro de quatro annos.

Egypto

Ha muito que o governo egypcio pensa em vender a rêde dos seus caminhos de ferro.

Umaz vezes os compradores são capitalistas inglezes, outras vezes uma sociedade internacional; o anno passado era o banqueiro Cassel, hoje o Rothschild. Succede, porém, que os cami-

nhos de ferro constituem uma das cauções dos credores do Egypto e a sua venda seria difficil se não impossivel.

Parece, contudo, provavel que esperem para negociar a venda que os caminhos de ferro estejam livres de todos os encargos.

As linhas egypcias, já muito prosperas, estão destinadas a um largo futuro. Trata-se agora de as augmentar com a construcção de uma via directa do Cairo a Port-Said e que actualmente termina em Salhish, nas margens do lago Menzaleh.

Para a realização d'esta empresa de alta importancia, ha dois projectos: atravessar o lago ou tomar á direita e ir procurar os terrenos marginaes do canal de Suez; o primeiro traçado, apesar de mais curto, seria extremamente dispendioso, o segundo torna-se mais facil porque a linha seria assente em terrenos planos.

Para o adoptar seria contudo necessario um accordo com a companhia do Canal, o que aliás não é difficil.

No dia em que uma grande linha ligar Port-Said ao Cairo, como liga Alexandria, o Egypto ficará desempenhando o papel de cabeça de linha do Trans-africano e a sua situação tornar-se-ha altamente importante.

Companhia Real dos Caminhos de ferro através d'Africa

Relatorio do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

(CONTINUAÇÃO)

Serviço de coupons e amortizações

Continúa este serviço a ser feito com toda a regularidade, motivo por que mais uma vez agradecemos aos nossos Trustees e ao zeloso secretario a sua valiosa cooperação n'este serviço.

Tendo terminado os coupons da folha que estava junta á obrigação, fizemos preparar uma nova folha de coupons que será brevemente distribuida.

Empregados da Companhia

Continuam no desempenho regular das suas obrigações.

Exploração

Conforme o uso nos relatorios anteriores, damos a seguir os mappas relativos ao rendimento da linha desde o começo da exploração.

O rendimento da linha foi em:

1889-1890.....	17:000\$000
1890-1891.....	35:000\$000
1891-1892.....	62:000\$000
1892-1893.....	97:000\$000
1893-1894.....	120:000\$000
1894-1895.....	164:000\$000
1895-1896.....	201:000\$000
1896-1897.....	207:000\$000
1897-1898.....	177:000\$000
1898-1899.....	216:000\$000
1899-1900.....	306:000\$000

em numero redondos, incidindo a exploração d'este ultimo exercicio com relação ao anterior sobre mais 20 kilometros em onze mezes, sobre mais 4 em dez mezes.

Comparadas as receitas dos 10 ultimos annos, vê-se que a receita bruta por kilometro foi em:

1890-1891.....	254\$270
1891-1892.....	332\$836
1892-1893.....	432\$009
1893-1894.....	476\$678
1894-1895.....	577\$972
1895-1896.....	670\$021
1896-1897.....	691\$033
1897-1898.....	591\$320
1898-1899.....	674\$236
1899-1900.....	846\$003

e que n'este exercicio houve sobre o anterior um augmento de 25,47 %.

O augmento de tarifas, que em 1898 a 1899 produziu, em numeros redondos, 85:000\$000, rendeu este anno 120:000\$000.

A applicação d'esse augmento que, segundo a lei, deveria produzir 75 %, produziu em média 64,93 %.

O mappa junto mostra que o movimento mensal de passageiros foi no:

2.º semestre de 1899

1.ª classe.....	66 ou	3,01 %
2.ª »	160 »	4,85 »
3.ª »	2.016 »	92,14 »

1.º semestre de 1900

1.ª classe.....	63 ou 2,77 %
2.ª »	98 » 4,31 »
3.ª »	2.129 » 92,92 »

Vê-se que a proporção se conservou quasi a mesma do exercicio anterior, havendo, porém, na totalidade, um augmento de cerca de 12,3 % na quantidade e de 22 % no rendimento.

Mercadorias

Em grande velocidade transitaram :

De 1898-1899.....	319 toneladas
De 1899-1900.....	284 »
Diferença : menos.....	35 »

Em pequena velocidade :

De 1898-1899.....	10.863 toneladas
De 1899-1900.....	17.306 »
Diferença : mais.....	6.443 »

Houve, pois, em mercadorias um augmento de 57,3 %.

Este augmento justifica o que temos dito com relação quer ao preço do café, quer a exploração total da linha, sendo para esperar que esse augmento progrida, especialmente depois de concluida a limpeza dos caminhos e assentamentos de pontões nos diversos cursos d'agua, entre Ambaca e Malange, a que s. ex.ª, o sr. conselheiro Ramada Curto, mandou proceder, mostrando assim mais uma vez conhecer as vantagens a esperar do caminho de ferro.

Para augmento da exploração muito ha tambem a esperar da construcção da ponte do Lucalla, cujo projecto e contracto elaborados em Loanda terão de ser approvados pelo governo e pela Companhia.

Senhores accionistas :

No nosso ultimo relatorio, querendo provar a injustiça dos que se queixavam da morosidade da construcção da nossa linha, publicámos o seguinte mappa :

Mappa comparativo mostrando a duração da construcção de diferentes linhas no continente de Portugal e a linha ferrea de LOANDA a AMBACA

Linhas	Extensão	Data		Dias de trabalho	Média dos kilometros executados por anno
		Do começo dos trabalhos	Da conclusão dos trabalhos		
Minho e ramal de Braga..	K 134,572	8 de julho de 1872	6 de agosto de 1882	3.681	K. 13,353
Douro.....	199,990	8 de julho de 1873	9 de dezembro de 1887	5.113	14,275
Beira-Baixa.....	211,580	dezembro de 1885	11 de maio de 1893	2.705	28,558
Mirandella.....	54,678	26 de julho de 1884	30 de setembro de 1887	1.190	16,769
Santa Comba Dão a Viveu.	49,510	novembro de 1887	25 de novembro de 1890	1.095	16,303
LOANDA a AMBACA.....	383,440	31 D'OUTUBRO DE 1886	7 de setembro de 1899	4.694	27,984

E provada assim a injustiça, accrescentavamos :

«..... tambem quando, encerradas as contas, pudermos fazer o confronto, se ha de reconhecer que a construcção do cami-

nho de ferro de Ambaca não sahiu mais cara do que a das outras linhas, tendo estas a seu favor o terem sido construidas anteriormente á crise e terem consequentemente evitado os prejuizos cambiaes.»

Chegou a occasião de demonstrar o que ahi fica transcripto e de dar conta do uso que fizemos da auctorização, que vos servistes dar-nos, para liquidarmos contas com a Sociedade Constructora do Caminho de Ferro d'Ambaca, abonando lhe immediatamente a diferença de cambios apurada até então e, na liquidacção da empeitada, as que posteriormente se averiguassem, bem como os juros devidos á quebra do contracto de outubro de 1891 e outros encargos, que, pelo mesmo motivo, fossem reclamados e o vosso Conselho de Administração julgasse justo attender.

A fórma por que se fez a liquidacção, enconral-a heis detalhada nos esclarecimentos das verbas do balanço e designadamente sob o titulo «Sociedade Constructora do Caminho do ferro d'Ambaca».

Como vereis, admittimos a reclamação por differença do cambios e juros posteriores a 31 de dezembro de 1893, data em que, segundo o contracto d'outubro de 1891, devia estar coucluida a linha.

Mostraremos agora que não é exagerado o custo da construcção :

O ramal de Vizeu	37:630#472
» » » Tua a Mirandella.....	37:630#472
A linha do Congo Belga.....	31:887#540
A nossa linha.....	34:708#830

Do exame d'estas cifras resulta que a linha que menos custou foi a do Congo Belga, que é, como sabeis, construida em uma região sensivelmente proxima da nossa e bastante identica á nossa.

Não admiraria que isso assim fosse, ainda que a construcção fosse feita nas condições das da nossa linha, não só pelos elementos de toda a ordem de que a Belgica dispõe, mas por ser precisamente o paiz onde o material para caminhos de ferro se está produzindo talvez nas melhores condições.

Mas o motivo principal da differença consiste nas condições em que as duas construcções são feitas.

A nossa linha mede 1 metro de largo, ao passo que a do Congo mede apenas 0m,75, o que altera muito o preço não só da construcção do leito da linha em si, mas tambem do material fixo e circulante que n'ella se emprega.

A linha belga tem, em 400 kilometros, 8 estações, ao passo que a nossa foi obrigada a construir 13 em 364 kilometros. E' claro que ha aqui uma grande differença para a construcção, não só pelos edificios em si, mas pelas vias de resguardo, cruzamentos, telegrapho e todo o material indispensavel.

Sobre tudo isto, diz-nos ainda o relatorio de 1899 do Congo Belga, onde colhemos aquella verba de 31:887#540:

«A nossa conta de primeiro estabelecimento ainda não está fechada. Devem ainda alli ser levadas as despesas de repatriacção dos trabalhadores negros, uma parte das despesas das festas d'inauguração, a importancia de gratificações diversas, as despesas com as obras d'arte definitivas que devem substituir as provisórias, construidas com o fim d'activar a rapidez da construcção : temos de concluir as estações, melhorar o alojamento dos nossos agentes, assim como fazer eventualmente todas as pequenas modificações que a experiencia póde recommendar».

Attendendo ás indicações dadas em relatorios anteriores da fórma por que a linha do Congo tem sido construida e ao que acabamos de vêr do relatorio de 1899, não duvidamos de que o custo da linha do Congo venha a ser muito superior ao da nossa, que está completa em todas as suas partes e que agora só tem a soffrir as modificações e reparos a que o tempo e a exploração obriguem.

(Continúa.)

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Restabelecimento de serviço

Acha-se restabelecido todo o serviço, tanto de grande como de pequena velocidade, nas linhas ferreas de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha.

Ficam pelo presente annullados os avisos ao publico B. 1.088 e 1.089 de 2 e 9 do corrente.—Lisboa, 13 de fevereiro de 1901.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de administração

Fornecimento de tubos para caldeiras

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 4 do proximo mez de março, pela uma hora da tarde, na Secretaria do Conselho (edifício do Ministerio das Obras Publicas), e perante o respectivo presidente, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento:

De 96 tubos de cobre para caldeiras de locomotivas dos caminhos de ferro de Sul e Sueste; e

De 94 ditos para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

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

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

As condições do concurso e o caderno de encargos do fornecimento poderão ser examinados em todos os dias uteis desde as onze horas da manhã ás tres da tarde, em Lisboa, na secretaria do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, ou na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e no Porto, na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro. — Lisboa, 12 de fevereiro de 1901.

Direcção do Minho e Douro

Construcção do caes coberto n.º 7, na estação de Campanhã Obra de pedreiro, carpinteiro e trolha

Pelo presente se faz publico que no dia 23 de fevereiro proximo, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, ao concurso publico para a construcção do caes coberto n.º 7, na estação de Campanhã.

O caderno de encargos e condições da arrematação, bem como o projecto da obra, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na secretaria do serviço de via e obras, em Campanhã. — Porto, 21 de janeiro de 1901.

Fornecimento de chumbo e antimonio

Pelo presente se faz publico que no dia 26 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 4.000 kilos de chumbo em barra e 200 kilos de antimonio fino (regulo).

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, 12 de fevereiro de 1901.

Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de parafusos

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 21 de fevereiro proximo perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 100.000 (cem mil) parafusos para eclisses.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22) onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até ás 4 da tarde. — Lisboa, 31 de janeiro de 1901.

Fornecimento de madeira

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 20 do corrente mez perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas, para adjudicação do fornecimento de 1.610 taboas de madeira de pinho da terra.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22) onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde. — Lisboa, 6 de fevereiro de 1901.

Fornecimento de ferros

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 4 de março pro-

ximo, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão aberta as propostas que até essa hora forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 546 peças de ferro □ e L, 402 barras, 50 chapas e 38 varões tambem de ferro.

As condições do concurso estão patentes na secretaria dos ditos caminhos de ferro (Largo de S. Roque, 22) onde podem ser examinadas, nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde—Lisboa, 12 de fevereiro de 1901.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda de sucata

No dia 4 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata:

Carris.....	3.700.000	kilogrammas
Ferro forjado.....	530.000	»
Ferro fundido.....	38.000	»
Aços diversos.....	243.000	»
Latão	18.000	»
Latão, tubos em bom estado..	14.000	»
Cobre, chapa tubulares novas.	3.000	»
Bronze.....	600	»
Limalhas.	9.700	»

A sucata póde ser examinada na estação de Alcantara-Terra e no deposito de materiaes, na estação de Santa Apolonia.

As condições estão patentes: em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 28 rue de Châteaudun. — Lisboa, 31 de janeiro de 1901.

Fornecimento de artigos para telegrapho, luz electrica, etc.

No dia 25 de fevereiro 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 artigos para telegrapho, luz electrica, etc.

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

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, 31 de janeiro de 1901.

Fornecimento d'aço fundido

No dia 11 de março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 2.280 kilogrammas d'aço fundido para ferramentas.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio. — Lisboa, 1 de fevereiro de 1901.

Fornecimento d'oleo de linhaça

No dia 4 do proximo mez de Março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 14.000 kilogrammas d'oleo de linhaça.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio. — Lisboa, 1 de fevereiro de 1901.

Fornecimento de ferros

No dia 4 de Março pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferros diversos.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue de Châteaudun. — Lisboa, 1 de fevereiro de 1901.

ACENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

PORTO **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flôres artificiaes — F. Delport, successôes. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

LEIRIA **Antonio C. d'Azevedo Batalha.** — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

LISBOA **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sassetti.

LISBOA **Hotel Durand.** — Rua das 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 telefonico, 450.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Calçada do Cascão LISBOA

DEPOSITOS

PORTO

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

PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL

MALA REAL INGLEZA

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

Em 21 de Fevereiro

O paquete Magdalena.

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

AGENTES

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

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

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

COMPANHIA REAL

Lisboa

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.
6-40 m.	7-24 m.	8-5 m.	8-49 m.
8-15 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-59 m.
9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.
10-25 m.	11-9 m.	11-25 m.	12-9 t.
11-10 m.	11-54 t.	12-30 t.	1-14 t.
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.
10-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-0 m.	6-44 m.	7-5 m.	7-49 m.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



S AHIRÁ no dia 1 de Março ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



África Oriental, vap. allemão **Konig**. Sahirá a **22** de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Anvers e Havre, vapor sueco **Karin**. Sahirá a **19** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vap. francez **saint Philippe**. Sahirá a **24** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



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



Hamburgo, vapor allemão **Antonina**. Sahirá a **22** de fevereiro.

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



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



La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Oravia**. Sahirá a **27** de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vap. fr. **Entre-Rios**. Sahirá a **4** de março. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



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



Maranhão, Pará e Manaus, vap. allemão **Desterro**. Sahirá a **24** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.



Marselha e Genova, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a **20** de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus, vapor italiano **Rio Amazonas**. Sahirá a **11** de março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Augustine**. Sahirá a **18** de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Sparta**. Sahirá a **20** de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Corrientes**. Sahirá a **23** de fevereiro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Buenos Ayres**. Sahirá a **22** de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Campana**. Sahirá a **5** de março. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^o



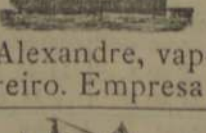
Port Said, Colombo, Penang, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **Alicante**. Espera-se de **20** a **21** de fevereiro. Agente, Nicolas de Goyri, R. do Alecrim, 12.



Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Roland**. Sahirá a **23** de fevereiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Rotterdam e Hamburgo, vap. all. **Herzog**. Sahirá a **20** de fevereiro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a **21** de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orissa**. Sahirá a **27** de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a **21** de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 1, 1.^o

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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