

# 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

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

CORRESP.<sup>ES</sup>: 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

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Ampliação da tarifa especial n.º 5 da Companhia da Beira Alta.

## SUMMARIO

	Paginas
OS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO, por José Fernando Sousa.....	349
O CHIADO.....	351
PARTE OFFICIAL — Regulamento sobre a circulação de automoveis (conclusão) de 3 de outubro e decreto de 29 de março do Ministerio das Obras Publicas e portaria de 19 de outubro do Ministerio da Fazenda.....	352 a 354
NOTAS DE VIAGEM — II — De Bayonna a Lourdes.....	355
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — 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.....	356 a 357
O LAZARETO.....	358
TRACÇÃO ELECTRICIA EM LISBOA.....	358
FUMAR NOS COMBOIOS.....	359
O TUNNEL DO MONTE BRANCO.....	359
LINHAS PORTUGUEZAS — Caminho de ferro de Benguella — Minho e Douro — Cezimbra ao Seixal — Porto a Aveiro — Caminho de ferro da Póvoa — Mirandella a Bragança.....	360
LINHAS ESTRANGEIRAS. — Hespanha — Italia — Russia — Belgica — China — Persia — Chili — Argelia — Congo belga — India ingleza.....	360 e 361
AVISOS DE SERVIÇO.....	361
ARREMATACÕES.....	361
AGENDA DO VIAJANTE.....	362
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE NOVEMBRO DE 1901.....	363
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	364

## OS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

UM grave accidente occorrido nas linhas do Sul e Sueste e as perturbações de serviço occasionadas pela extraordinaria affluencia de mercadorias áquellas linhas teem dado logar a criticas acrimoniosas e não raras vezes injustas por excessivas e faltas de perfeito conhecimento dos factos. Sobresalta-se sem razão o espirito publico, affirmando que nas linhas do Estado todo o material fixo e circulante se encontra em pessima condição. Põem-se em relevo faltas e atrasos, havendo dois pesos e duas medidas para aquilatar factos que se dão em todas as linhas portuguezas. E sem mais exame conclue-se que o mal está no regimen administrativo em que se encontram os caminhos de ferro do Estado.

Não cabe no estreito ambito de um artigo mostrar o que era esse regimen, o que é ao presente e que forma deve revestir no futuro.

Algo convirá contrapor aos desvairamentos de opinião que por ahi correm com foros de verdade incontraversa.

I

Antes da promulgação da lei de 14 de julho de 1899 os caminhos de ferro do Estado eram administrados burocraticamente. As direcções tinham de recorrer pela

mais insignificante providencia á repartição de caminhos de ferro, á direcção geral, ao conselho de obras publicas, ao ministro.

Os orçamentos, cerceados sem cerimonia, ficavam muito áquem das mais modestas exigencias da exploração. Uma simples licença de um guarda-freio era dada pelo ministro.

Entre as adjudicações de valor superior a 500.000 réis e o concurso mediavam mezes, adjudicação um anno depois do concurso, perdendo o adjudicatario o deposito para não ter maior prejuizo. Os fornecedores eram pagos com enormes atrasos.

Chegou-se ao extremo de ter um director de ameaçar varias vezes com a interrupção da exploração para lhe auctorizarem compras de combustivel.

O orçamento dos caminhos de ferro, em que havia avultadas verbas de material, era o salvaterio dos ministros nos exercicios equilibristas de arreglos orçamentaes.

O seguinte caso, absolutamente authenticico apesar de inverosimil, caracteriza o regimen.

Pretendia um ministro cortar alguns centos de mil réis na verba destinada a massaroquinha num dos caminhos de ferro. O respectivo director entrincheirava-se nos dados estatisticos comprovativos do consumo annual, que não podia soffrer diminuição. Afinal o ministro, convencido mas não vencido, exclama: «Ora vamos, peço-lhe esta redução como um favor pessoal!»

Quem havia de resistir a tão meiga supplica?

Assim, no orçamento de 1899-1900 as verbas do carvão do Minho e Douro e de travessas para o Sul e Sueste tinham sido cerceadas, ficando inferiores em 34 contos á despesa certa e prevista.

De outra vez foi determinado que nenhuma aquisição de materiaes, fosse qual fosse a sua importancia, se fizesse sem despacho especial do ministro. No dia seguinte pedia uma direcção auctorização para comprar um metro cubico de cal, e o ministro, cahindo em si, revogava a ordem.

As aquisições extraordinarias e mais avultadas de material faziam-se com a maxima irregularidade. Os directores pediam e supplicavam sem nada obterem, até que viesse um ministro mais decidido, advindo então subitamente pesado e imprevisto encargo ao thesouro, em vez de se proceder com methodo e sequencia consoante um plano pensado e accomodado aos recursos.

Figurava no orçamento uma verba de 110 contos para construcções e grande reparação de caminhos de ferro, que era na realidade quasi toda absorvida pelo pessoal a mais dos quadros e por materiaes d'exploração corrente que não cabiam na dotação respectiva.

As duas direcções andavam á compita mendigando a sua parte d'essa dotação, sendo o quinhão de cada uma determinado pela repartição de contabilidade conforme os pedidos ou importunidades. Chegava uma



com despesas processadas que suppunha caberem na sua dotação e encontrava-a absorvida pela outra, quando não ficavam ambas esperando pelas vacas gordas do novo anno economico para pagarem as dividas do anterior.

A' parcimonia por vezes vergonhosa na dotação da despesa correspondia a mais absoluta indiferença pelas receitas. Reduziam-se tarifas a esmo, sem se reparar que os beneficios dispensaveis assim concedidos eram feitos á custa dos contribuintes que pagavam os encargos da viação accelerada que muitos d'elles não tinham ainda na sua região.

De facto não havia administração nem fiscalização. Desde que a somma das despesas processadas coubesse no duodecimo, o resto não importava. Valia ás linhas do Estado a competencia e zelo dos seus directores, amargurados sempre pela falta de recursos e pelas ingerencias abusivas da politica relativas aos empregados, *major opus* da administração central.

As nomeações, licenças e transferencias do pessoal faziam-se ao sabor da politica e segundo as exigencias dos mandões locais, para os quaes um ministro é entidade superior á lei, fraco e desprezivel quando a não atropella para os servir. Nomeavam-se camponeses, rusticos no declinar da vida, ou fructos pecos do lyceu para os logares de factores, escripturarios e revisores, e até inspectores para linhas que nem construidas estavam.

Junte-se ao pessimo recrutamento do pessoal a exiguidade dos vencimentos, e poder se-á avaliar o que seria o serviço desempenhado por parte d'elle.

Aposentação, não a tinham garantida os que consumiam a existencia em tão arduos labores; dependia o seu futuro do arbitrio e da benevolencia dos ministros.

Ao mesmo tempo as linhas do Estado eram penhor cubicado. Andavam em almoeada, e a perspectiva de um arrendamento servia de pretexto ao addiamento de reformas e melhoramentos impreteriveis.

A crise financeira, ha muito latente, que rebentou em 1891, fizera paralyzar por completo a obra necessaria de fomento pela construcção de caminhos de ferro. Os accrescimos de receita das linhas do Estado sumiam-se na voragem do thesouro, que nem por isso ficava menos vazio, sem melhoramentos nas linhas existentes nem ampliação da rede ferro-viaria.

Os vicios capitaes do regimen eram pois: a ingerencia abusiva da politica; a demasiada centralização, com as delongas que lhe andam inherentes; a penuria de recursos; os orçamentos falsos, em conjuncção com a falta de pontualidade nos pagamentos.

O decreto de 6 de outubro de 1898 foi o ponto de partida de profunda e benefica transformação, ordenando, não só o delineamento de um plano da rede ferroviaria sujeito a inquerito publico, como o estudo de um systema administrativo vasado nos moldes das companhias.

A lei de 14 de julho de 1899 confiou a um conselho de administração, sob a auctoridade immediata do ministro, a gerencia dos caminhos de ferro. As duas direcções continuaram com as mesmas attribuições, sob a hegemonia porém do Conselho, que, pelos poderes n'elle delegados, pôde resolver rapidamente os negocios.

Não houve a perturbação de serviços que sempre causa uma reforma, apesar da profunda remodelação operada.

No Conselho tem larga representação o elemento tecnico, associado a elementos de varias proveniencias que, pela pratica dos negocios, ou pelo conhecimento

especial das leis, asseguram á corporação em que se encontram a competencia administrativa, que resulta da variedade das aptidões e dos pontos de vista, e a independencia que o torna um baluarte contra as invasões abusivas do caciquismo eleitoral, a que uma corporação resista melhor que um funcionario isolado. A este pôde um ministro intimar ordens illegaes, como a um subordinado, avocando a si a responsabilidade do abuso; uma collectividade oppõe mais facilmente o *non possumus* da legalidade e das conveniencias do serviço ás exigencias illegitimas.

Ao mesmo tempo as suas resoluções são mais ponderadas, em resultado da variedade dos pontos de vista dos individuos que a compõem, do que se houvessem de ser tomados por um só homem, mais accessivel a paixões e prejuizos.

As attribuições do conselho em nada cerceiam a auctoridade do ministro. Adjudica este os fornecimentos de importancia superior a dez contos e auctoriza as encomendas, sem concurso, de mais de dois contos; approva horarios e tarifas; nomeia, promove e demitte os empregados graduados: inspectores, chefes de secção e de serviço; nomeia livremente os directores; fiscaliza e pede contas sempre que queira e até onde queira.

E' grande pois a sua auctoridade a bem do serviço; pouco pôde em prol do favoritismo e da illegalidade, tendo no conselho um antemural que o defende das intimações impudentes dos mandões politicos.

As receitas são depositadas á ordem do Conselho. O thesouro recebe 750 contos, quantia superior ao rendimento liquido effectivo na epoca da promulgação da lei de 14 de julho; recebe ainda o producto dos impostos, limitado a 74 contos nas linhas do Minho e Douro.

Pelas receitas são pagas as despesas, revertendo o remanescente para um fundo especial, destinado a occorrer—como capital ou como juro e amortização de emprestimos—á construcção de novas linhas, á aquisição de material circulante e ás obras complementares das linhas em exploração.

No orçamento geral do Estado figuram apenas os caminhos, de ferro por 750 contos de receita. Dentro dos proprios recursos o seu orçamento privativo pôde pois ser organizado sem preocupações que o falseiem.

A dificuldade de prevêr com grande antecedencia as necessidades inherentes ás variações do trafego é removida pela rectificação annual do orçamento.

O Conselho não gere pois directamente os rendimentos, que as direcções arrecadam, depositam, levantam e gastam; é porém ordenador secundario e fiscal, promovendo e verificando a sua boa e judiciosa applicação.

Os fornecedores teem a certeza de ser pagos em dia, e até com antecipação mediante o desconto de prompto pagamento, o que dá direito a maior severidade na recepção. As peias e delongas que os affastavam dos concursos desapareceram.

Ao mesmo tempo a unidade que resulta d'esta como que federação das direcções faculta o melhor aproveitamento dos recursos de cada uma, devidamente associadas.

O natural crescimento das receitas assegura ao fundo especial dotação progressiva e assás importante, podendo-se pois proseguir a obra necessaria do desenvolvimento da viação accelerada sem perturbações para o thesouro, nem encargos novos para os contribuintes.

E estas vantagens difficilmente podem ser obtidas, a meu ver, noutro regimen.

A um só funcionario, embora directamente subordinado ao ministro, não podem, sem inconveniente,



ser conferidas no nosso paiz as mesmas attribuições, nem é assegurada força de resistencia igual á de uma corporação contra as exigencias abusivas. E' demais para um homem a faculdade de nomear, promover e punir quasi todo o pessoal, salvo o mais graduado, e de dispôr das receitas, ordenar e fiscalizar as despesas. Tambem se não compadece com o regimen normal da burocracia a existencia effectiva de um fundo especial e a economia do orçamento dos caminhos de ferro, distincta da do orçamento geral do Estado. Desappareça esta, que voltarão, mais cedo ou mais tarde, os orçamentos fictícios, as dotações insufficientes, a penuria de recursos, dando logar a justas reclamações, até que se encontre o remedio no arrendamento das linhas ferreas com as suas consequencias de agravamento de tarifas para a agricultura e de encargos para o thesouro, que terá de pagar caro as linhas que faça construir de novo. Haja vista o projecto de lei de 1897.

## II

Defini o regimen implantado pela lei de 14 de julho, que havia de ser forçosamente alvo de hostilidade, se creta ou manifesta, da politica num paiz em que administração e politica são termos antinomicos.

*Um Estado no Estado!*: tal foi a formula condemnatoria inventada para cohonestar a animosidade contra uma collectividade que não deixa os mandões talharem largo feudo nos caminhos de ferro. As concessões abusivas de passes; as nomeações, transferencias e licenças do pessoal, sujeitas apenas aos preceitos regulamentares e ás conveniencias de serviço em vez de obedecerem ao empenho e ao patronato politico: escandalo intoleravel!

Formula erronea e injusta é aquella, que confunde a delegação de funções, inherente a uma judiciosa descentralização, com a autonomia absoluta e incompativel com a hierarchia administrativa. Mas o despeito e a má fé inventaram-a, contando com a irreflexão para a fazer aceitar.

Por outro lado via-se com maus olhos arrancar á voragem do tonel das Danaides as migalhas provenientes do accrescimento das receitas ferro-viarias. Havia ainda, e ha porventura, cubiças tenazes que desejariam declarar boa presa as linhas do Estado. Não tardou por isso em manifestar-se uma corrente de opinião hostil, apparentemente inexplicavel no paiz do elogio mutuo, contra uma corporação que honesta e desinteressadamente procurava desempenhar a sua missão.

Recebera o conselho de administração, constituido em novembro de 1899, uma pesada herança, cuja liquidação tinha de ser demorada, pois não se improvisam recursos, mormente quando razões de ordem financeira obrigavam o governo a recusar o recurso ao credito. Attingiam cerca de 167 contos as dividas, uma boa parte das quaes tinham de constituir encargo do anno corrente, sendo as outras pagas por bilhetes do thesouro. O orçamento para 1899 1900 era de tal modo escasso, que teve de ser rectificado de 1.052 contos para 1.236 contos. O carvão attingiu preços elevados que originaram encargo enorme e imprevisto. O pessoal defeituosamente recrutado e mal pago estava longe de corresponder em numero e qualidade ás exigencias do serviço, a despeito do zelo e competencia de muitos. Existiam habitos inveterados de solemne lentidão burocratica no andamento dos negocios, que só com muito tempo e esforço pôdem ser extirpados.

Havia necessidade de innumeros melhoramentos e achavam-se iniciadas construcções, como as do ramal de Portimão e da estação do Porto, que não podiam ser interrompidas.

Era preciso proseguir na renovação de via, construir caes cobertos, adquirir material circulante, dotar o do Sul e Sueste com freios de vacuo e tudo isso dentro dos proprios recursos de capital, sem esperanza de proximo recurso ao credito.

Tal era a situação. O que se fez nos dois annos decorridos; as vantagens que ha direito a esperar do regimen, passado o periodo de uma difficil e laboriosa transição; as lições da experiencia, que é o supremo criterio das idéas nos dominios da realização pratica: eis o que resta expôr e que as proporções forçadas de um artigo me obrigam a deixar para outro numero.

JOSÉ FERNANDO DE SOUZA.

## O CHIADO

A convite do nosso director reuniram-se no dia 21 nas salas d'esta redacção alguns commerciantes do Chiado e dois representantes dos nossos collegas «Novidades» e «Dia», jornaes cuja séde é naquella rua, a fim do iniciador d'esta ideia lhes expôr o seu parecer sobre a fórmula de introduzir importantes melhoramentos naquelle local, de maneira a tornal-o um centro de movimento, chamando a concorrência do publico e reivindicando-lhe os foros da rua da elegancia de Lisboa.

Todas as capitães e mesmo cidades secundarias teem a sua rua principal, onde o transito é mais frequente, os estabelecimentos mais luxuosos, os artigos mais caros a luz mais intensa.

Paris tem a sua *Avenida da Opera*; Londres, a *Regent Street*; Vienna, a *Kärntnerstrasse*; Berlin, a *Friedrichstrasse* e a *Leipzigerstrasse*; Madrid, a *Carrera de S. Geronimo*; Sevilha, a *calle la Sierpes*; Malaga, a *do Marques de Larios*; Pest, a *rua Andrassy*; Marselha, a *Cannebière*; Veneza, a *Merceria*; Barcelona, a *calle Fernando*; etc.

Citamos ao acaso e sem ordem.

A rua do Chiado em Lisboa, apesar de ser em rampa, deve manter a sua posição de rua da moda, rua da elegancia, percurso obrigado, pelas tardes, de todas as melhores equipagens; pelas noites, de todos que se dirigem aos theatros lyrico e outros; centro de vida e animação da capital.

Mas se conservarem este local no abandono em que a camara e os proprios moradores o tem deixado, esta preponderancia hade esvair-se, perdendo a importancia local que tende já a dividir-se por outras ruas, não aproveitando por completo a qualquer d'ellas.

Para isso precisam a camara, os commerciantes os proprietarios e mesmo os moradores tratar, em comum, de acompanhar os progressos que se teem manifestado em todas as partes nos embellezamentos locais, aformoseando os edificios e as frontarias dos estabelecimentos, ornamentando tudo, enchendo tudo de luz, de espelhos, de estatuas e de flores.

Já se vê que não pensamos em plantar arvores, que viriam ensombrar os estabelecimentos; mas podiam os moradores encher de flores as varandas dos andares que abundam no Chiado. E imagine-se que bello effeito se obteria se d'essas janellas todas irrompessem festões de flores, de côres variadas, que no seu conjuncto dariam ao Chiado um tom fresco e alegre, e ao mesmo tempo attestariam, durante todo o anno, a amenidade do nosso clima.

As paredes dos predios pôdem, sem grande dispendio, ser pintadas, de côres claras, a oleo, emmoldurando-se as janellas com uma facha ou barra de côr mais



escura; proprietario mais entusiasta poderia ornamentar as cantarias rectas e feias que enquadram essas janellas com alguns ornatos em pedra ou gesso, substituir os beirões de telha por balaustradas, disfarçar os pilares que dividem as propriedades ou os cunhaes, com qualquer figura ou columna.

Nos estabelecimentos ha menos que melhorar na generalidade da sua esthetica — poucos ha já naquella rua que não estejam reformados, modernizados — alguns ha mesmo luxuosos.

Mas pela noite é uma tristeza vêr a falta de luz que os illumina.

Basta dizer que um *unco* (!) tem luz electrica, e mesmo essa bem pouca e á custa de uma enorme coragem para dispendir quantiosa somma para a sua installação.

Isto resulta não de culpa dos commerciantes, mas das pessimas administrações municipaes que temos tido, que nunca tiveram meio de levar a companhia do Gaz a fornecer luz electrica boa e em condições accetaveis.

Foi essa falta o assumpto mais discutido na reunião que se realizou nas salas d'esta redacção, demonstrando-se a facilidade que havia, no caso de não se poder obter esse fornecimento pela companhia, de installar em cada quarteirão da rua motores e dynamos especiaes que abasteceriam os estabelecimentos e moradores de cada um d'esses grupos.

Mas o nosso director, entendendo que melhor é, para um empreendimento novo, começar pela perfeita harmonia de todos, propoz, e foi approvedo, que primeiro se estudasse o modo d'esse fornecimento ser feito pela companhia, vendo-se o contracto ultimado ha poucos mezes e o andamento que os trabalhos vão tendo.

D'isso se encarregou uma pequena comissão provisoria que já reuniu os elementos necessarios para, numa assembléa que se vae em breve realizar e para a qual serão convidados todos os commerciantes, proprietarios e moradores d'aquella rua, se expôr a situação que evidentemente melhorou logo depois d'aquella reunião preparatoria — talvez porque a noticia do facto exercesse certa influencia nos espiritos dirigentes da companhia — sendo apresentados á camara municipal os projectos das installações que a companhia tem que fazer para, em cumprimento do seu contracto de 7 de março ultimo, illuminar electricamente as ruas do Chiado e Carmo.

Tambem na camara municipal parece que alguma influencia teve o que dissémos aqui no ultimo numero e foi transcripto por alguns collegas, e repetido na alludida reunião, sobre o inconveniente do transito de carroças pelo Chiado, sendo apresentada em sessão de 24 uma postura prohibindo esse transito das 11 da manhã á 1 da noite (salvo para serviço dos moradores), postura que foi não só approveda) como approveda tambem a parte da acta que a ella se referira.

Pela sua parte os moradores da rua do Carmo seguiram o exemplo, desejando melhorar a esthetica do aruamento, pediram á camara para mandar completar a feia parede do quartel, pondo lhe vidraças e grades nas janellas, cobrindo a parede a azulejo, etc.

Está, pois, dado o primeiro impulso para o movimento que é preciso se produza em beneficio d'aquelle centro de vida da nossa capital; e bom será que não se esmoreça, antes pelo contrario os commerciantes d'outras ruas tratem tambem dos seus interesses por igual frôma.

Assim a cidade poderá transformar-se pelo esforço dos seus moradores, já que as municipalidades tanto a deixaram em abandono.

## PARTE OFFICIAL

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Regulamento sobre circulação de automoveis

(Concluido do numero anterior)

#### Secção II — Preceitos especiaes para a circulação de automoveis destinados a serviço publico

Art. 20.º Os pedidos de licença para o emprego de automoveis para serviço publico nas estradas a cargo do Estado ou dos municipios deverão ser dirigidos:

a) Ao governo civil do districto onde as estradas estiverem situadas, quando se trate de circulação temporaria ou accidental;

b) Ao Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria quando se pretenda estabelecer um serviço permanente e regular.

Em qualquer dos casos os pedidos deverão ser instruidos com os seguintes documentos:

1.º Declaração do serviço publico a que o automovel é destinado, transporte exclusivo ou cumulativo de passageiros e mercadorias, com ou sem reboque de outros vehiculos, e indicação das condições em que se pretende effectuar esse serviço;

2.º Indicação das estradas em que o automovel tem de transitar, do peso do automovel, do de cada um dos vehiculos a rebocar, da carga maxima por vehiculo e por eixo, da composição normal dos comboios e da sua extensão total;

3.º Attestados de capacidade dos individuos que hão de servir de conductores;

4.º Livretes dos automoveis ou, na falta d'estes, os documentos a que se referem os artigos 10.º e 11.º

No caso previsto na alinea b) deverá ainda juntar-se:

5.º Indicação das bases de organização dos horarios e das estações ou paragens obrigatorias.

6.º Indicação das installações fixas para producção de energia e sua transmissão ao longo da via, quando sejam necessarias.

§ 1.º No caso de alinea a), e quando a licença pedida comprehender estradas de mais de um districto, será ella dirigida ao Governo Civil do districto em que os trajectos abranjam maior extensão, e este communicará o pedido a todos os outros a cuja area de jurisdição diga tambem respeito.

§ 2.º Quando sobre a concessão da licença não haja accordo entre os Governos Civis, será o assumpto resolvido pelo Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Art. 21.º Em qualquer dos casos previstos no artigo 20.º a licença poderá ser ou não concedida conforme o aconselhar o interesse publico, e o Governo reserva o direito de fazer contractos especiaes com empresas que, para fins de utilidade publica, pretendam estabelecer carreiras regulares de automoveis.

Art. 22.º A licença concedida por meio de alvará, em qualquer dos casos de que trata o artigo 20.º, é valida apenas para as estradas nelle indicadas, salvo caso de força maior, e no alvará se determinarão tambem as clausulas e condições especiaes, além das prescrições geraes d'este regulamento, a que ficará sujeito o concessionario.

Art. 23.º Os automoveis destinados a serviço publico deverão trazer bem visivel, além das indicações exigidas no artigo 8.º, o nome do concessionario do serviço publico de transportes a que pertencem.

Art. 24.º Os horarios dos serviços publicos regulares e as suas successivas modificações devem ser submettidas á prévia approvação do Governo, pelo Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, considerando-se approvedos se passados quinze dias desde a data da sua apresentação, não tiver sido communicada resolução em contrario.

§ unico. Estes horarios não serão postos em execução sem que, depois de approvedos, tenham tido cinco dias, pelo menos, de publicidade.

Art. 25.º Em casos especiaes poderá ser exigido um deposito de garantia ás empresas para responder por quaesquer prejuizos causados a terceiros.

#### Secção III — Idoneidade dos conductores

Art. 26.º Ninguém poderá guiar um automovel na via publica sem ter para isso licença passada nos termos do presente regulamento.

Art. 27.º Os pedidos de licença serão dirigidos ao Governo Civil do districto onde o requerente estiver domiciliado, e deverão indicar o nome e domicilio do requerente, e o typo do automovel com que este se apresentará a exame no local e hora que lhe fôr designado, e ser instruidos com certidão de idade que prove ter o requerente mais de dezoito annos e com attestado de seu bom comportamento moral e civil.



Art. 28.º O Governo Civil ouvirá sobre o pedido a direcção de obras publicas respectiva, a qual fixará o dia e hora do exame pratico a que o requerente deve ser submettido perante o funcionario technico designado pelo director.

§ unico. Quando os automoveis forem destinados a serviço publico, poderá assistir ao exame um representante da respectiva empresa.

Art. 29.º O exame versará sobre o conhecimento pratico dos appparelhos geradores da energia motriz do automovel, do seu mecanismo e freios, da sua conservação e reparação corrente, e modo de funcionamento de cada uma das suas partes, e sobre as respectivas manobras.

Art. 30.º O director das obras publicas devolverá o processo, com a sua imformação ácerca do resultado do exame, ao governo civil, que passará, quando esta fôr favoravel, a licença requerida, que será assignada no acto da entrega pelo individuo a quem é concedida, a fim de poder provar a sua identidade, quando lhe seja exigido.

§ unico. As licenças terão um numero de ordem, constituindo série distincta para cada districto.

#### CAPITULO IV

##### Prescripções relativas á segurança da circulação

Art. 31.º Os automoveis deverão ser guiados por pessoa habilitada, nos termos do presente regulamento a qual apresentará aos agentes policiaes e ao pessoal da conservação das estradas, sempre que lhe fôr exigido, o livrete do automovel e as licenças de circulação tanto do automovel como a do conductor, a que referem os artigos 17.º e 30.º

Art. 32.º Os conductores de automoveis deverão proceder por forma que não impeçam o transito de outros vehiculos.

Art. 33.º É prohibido o transito de automoveis nos passeios destinados a peões ou a cavalleiros e nas bermas. A sua circulação na via publica deve ser interrompida emquanto nella desfilelem tropas, ou cortejos e ainda nos casos excepçionaes de agglomeração, em que a auctoridade policial julgue conveniente prohibil-a.

Art. 34.º Os conductores de automoveis deverão ter signal acustico, conforme modelo approved, para dar os signaes necessarios á segurança da circulação, especialmente ao avizinhar-se de outros vehiculos, ao voltar das esquinas ou em curvas apertadas de estradas.

Art. 35.º A velocidade dos automoveis não deverá exceder, normalmente, 10 kilometros por hora dentro das povoações e 30 kilometros fora d'ellas.

§ unico. Estas velocidades devem ser diminuidas em circumstancias especiaes, e sempre que a segurança da circulação o exija, especialmente nos fortes declives, nos cruzamentos de estradas e ruas e nas curvas apertadas.

Art. 36.º É prohibido ao conductor de um automovel, salvo caso de força maior, abandonal-o na via publica, sem préviamente ter tomado todas as precauções necessarias para evitar qualquer accidente.

Art. 37.º Os automoveis, quando parados, devem estar estacionados por forma que não impeçam o transito publico, nem o acesso ás propriedades particulares.

Art. 38.º As lanternas dos automoveis em circulação na via publica, devem conservar-se accesas desde o pôr do sol até á madrugada, e de dia quando haja nevoeiro tão intenso que não deixe ver a mais de 20 metros, ainda que, nestas circumstancias, tenha de se interromper o movimento.

§ unico. Uma das lanternas deve ser disposta por forma que projecte a luz para a rectaguarda do vehiculo.

Art. 39.º Os conductores dos automoveis, e especialmente dos de serviço publico, devem ter o maior cuidado com a conservação e bom funcionamento de todos os órgãos e appparelhos dos automoveis examinando-os ameúde e effectuando promptamente as pequenas reparações necessarias e compatíveis com os recursos de que dispõem, e ficando responsaveis por qualquer accidente a que dê logar a sua negligencia.

Art. 40.º Quando as estradas que os automoveis de serviço publico teem de percorrer se encontrem em mau estado de conservação, deverão os respectivos conductores avisar a direcção das obras publicas do districto ou a camara municipal do concelho, conforme a estrada fôr real ou municipal, participando igualmente ás mesmas estações officiaes qualquer accidente occorrido no serviço.

Art. 41.º A manipulação das substancias inflammaveis, ou explosivas, usadas para producção de energia motriz nos automoveis, deverá ser feita por forma que não offereça perigo para o publico.

Art. 42.º Em cada vehiculo rebocado por automovel haverá um guarda freio.

Art. 43.º As experiencias com automoveis na via publica, feitas pelos fabricantes e vendedores de automoveis, poderão ser permittidas mediante licença do governo civil, concedida nos termos do presente regulamento, e precedida da apresentação do

livrete do automovel e do diploma de capacidade do conductor. Na licença indicar-se-hão o local e a occasião em que as experiencias devam realizar-se.

Art. 44.º As corridas de velocidade de automoveis só poderão realizar-se mediante licença especial do governo civil dos districtos em que hajam de effectuar-se, ouvida préviamente a direcção de obras publicas respectiva. A licença designará o local, dia e hora da corrida e as precauções a tomar para evitar accidentes.

Art. 45.º A circulação de automoveis em determinada localidade pôde ser temporariamente prohibida pelo respectivo governo civil, quando tiver originado inconvenientes ou quando essa prohibição fôr imperiosamente exigida por circumstancias de interesse publico. D'essa prohibição haverá recurso para o Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria.

#### CAPITULO V

##### Penalidades

Art. 46.º A inobservancia das condições relativas ás licenças e as infracções das prescripções e preceitos dos art. 31.º a 39.º e 41.º a 45.º, serão punidas com a multa de 2\$000 a 20\$000 réis.

No caso de reincidencia, a multa poderá ser aggravada com prisão correccional de um a cinco dias.

Art. 47.º A applicação d'estas penalidades não isenta os infractores da responsabilidade de perdas e danos para com terceiros, nos termos das leis geraes e especiaes.

Art. 48.º A licença de circulação e o attestado de capacidade e licença dos conductores poderão ser cassadas, quando o individuo a que disserem respeito houver incorrido tres vezes durante um anno na penalidade de multa superior a 10\$000 réis ou na de prisão.

Art. 49.º As penas impostas por infracções do regulamento serão averbadas nas licenças. Os agentes policiaes que houverem de cassar a licença declararão por escrito na propria licença os fundamentos do seu procedimento.

#### CAPITULO VI

##### Disposições transitorias

Art. 50.º Os proprietarios de automoveis actualmente em circulação deverão, no prazo de 3 mezes, a contar da data da publicação do presente regulamento, sollicitar a prova, a inspecção, o livrete e as licenças, tanto do automovel como do conductor, exigidos pelos artigos 10.º, 11.º, 15.º e 25.º

Art. 51.º Poderão ser concedidos o livrete e licença de que tratam os art. 12.º e 25.º, aos automoveis actualmente em circulação que, embora não satisfaçam por completo a todas as prescripções do presente regulamento, offereçam comtudo as indispensaveis condições de segurança.

Paço, em 3 de outubro de 1901.—Manuel Francisco de Vargas.

#### Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

##### Inspecção Geral dos Telegraphos

##### 1.ª Divisão

##### Fiscalização das industrias electricas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão nomeada em portaria de 27 do corrente: ha por bem approvar os trabalhos executados na linha de tracção electrica do Caes do Sodré a Algés, pelo Aterro, e auctorizar provisoriamente a sua abertura á exploração, ficando a empresa exploradora obrigada:

1.º A estabelecer fios de resguardo em todos os pontos em que os fios telegraphicos e telephonicos atravessam a linha por cima dos conductores electricos;

2.º A estabelecer os signaes convenientes, a fim de que a circulação se faça com segurança nos pontos da linha em que a via dupla passe a simples, especialmente entre os kilometros 6,7 e 6,9.

Paço em 29 de março de 1901 — Manuel Francisco de Vargas.

#### Ministerio dos Negocios da Fazenda

##### Administração Geral das Alfandegas e Contribuições Indirectas

##### 1.ª Repartição

Tornando-se indispensavel estabelecer as regras a que deve subordinar se a importação temporaria de vagoes de caminho de ferro, pertencentes a empresas ou companhias ferro-viarias estrangeiras de serviço internacional que, entrando no paiz em comboios especiaes, ou formando parte de comboios portuguezes, saíam, depois de curta demora, tambem noutros comboios de serviço internacional;



Sendo certo que a importação temporaria d'estes vehiculos não póde applicar-se o regimen estabelecido nos regulamentos em vigor para quaesquer outras importações temporarias:

Hei por bem, nos termos do disposto no § unico do artigo 3.º do decreto n.º 1, de 27 de setembro de 1894, decretar o seguinte:

Art. 1.º É permittida a importação temporaria de vagon de caminho de ferro, pertencentes a empresas ou companhia ferro-viarias estrangeiras, quando vindos em comboios especiaes de serviço internacional, ou formando parte de comboios portuguezes, e cuja demora no paiz não vá além de um mez

Art. 2.º Para se tornar effectiva a permissão de que trata o artigo antecedente, deverão os representantes das alludidas empresas assignar nas alfandegas de Lisboa e Porto termo de responsabilidade permanente, no qual se obriguem a fazer sahir no prazo fixado os mencionados vagon, e, quando assim não succeda, a entrar em receita com a importancia dos respectivos direitos de importação, para cuja liquidação se mencionarão nos ditos termos os necessarios elementos.

Art. 3.º Se a saída dos vagon tiver de effectuar-se por uma estação aduaneira, que não seja aquella por onde entraram, deverão os representantes das ditas empresas ferro-viarias dar, nessa conformidade, a competente participação, tanto á estação de entrada como á de saída, cumprindo a esta estação participar á de entrada a data em que os alludidos vagon saíram do paiz.

Art. 4.º Os vagon vindos do estrangeiro ao abrigo das disposições d'este decreto não poderão entrar na composição de comboios de serviço interno do paiz, sem prévio pagamento dos competentes direitos de importação.

Art. 5.º Nas estações aduaneiras da fronteira por onde transitarem os alludidos vagon, será organizada a competente escripturação para cabal execução das prescrições d'este decreto, devendo os respectivos chefes participar aos directores das alfandegas quaesquer transgressões que a tal respeito occorrerem, a fim de serem instaurados os competentes processos.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de outubro de 1901.—REI.—*Fernando Mattozo Santos*.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

**Ampliação da especial n.º 5 da Beira Alta.**—Vae com este numero esta modificação de tarifa que tem unicamente por fim beneficiar os transportes de sucata, e os de areia de Alhadas para a Figueira da Foz, para os quaes fixa um preço infimo de 37000 réis por vagon.

**Vidro ou vidraça.**—Conforme o aviso que adeante publicamos, aos transportes d'estas mercadorias attingindo no prazo de um anno 100 toneladas d'um mesmo expedidor, expedidas da Marinha Grande para Lisboa ou Porto para exportação para o estrangeiro, ilhas ou colonias portuguezas gosam, por meio de reembolso, de preços muito reduzidos.

**Assignaturas.**—A Companhia Real vae conceder aos portadores destes bilhetes para a linha de Cintura de Lisboa poderem utilizar os comboios até S. Domingos de Bemfica, e aos que teem bilhetes para Bemfica ou Buraca servirem-se dos comboios da Cintura até Lorangeiras.

Isto tem por fim facultar aos assignantes que residem nas proximidades de Campolide, Sete Rios, etc. de poderem utilizar os comboios d'uma e outra linha.

## CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(Continuação)

### 39.ª Questão — Cruzamento das grandes linhas com as linhas economicas

A these a tratar tinha sido formulada por esta fórma: Quaes os meios para reduzir os inconvenientes do cruzamento, de nivel, das grandes linhas com as linhas economicas (via, signaes, etc.)?

O relator era o engenheiro *Oscar Schüller*, austriaco. Pelas conclusões que deviam tirar-se do seu estudo era de opinião que existem actualmente disposições eapparelhos, regulamentos e prescrições que obviam a todos os inconvenientes que pódem apresentar-se nos cruzamentos de nivel.

Todavia muitos membros da secção, e nomeadamente o sr. *Burlet*, teem uma opinião diversa, dizendo que só em casos de excepção se devem admitir os cruzamentos de nivel, apesar da efficacia que reconhece nos remedios apontados, por considerações de ordem economica, taes como as que respeitam á conservação e guarda e aos embaraços no trafego.

Trava-se uma viva discussão. O engenheiro portuguez *Mendes Guerreiro* propõe que a secção accentue a ideia do prejuizo dos cruzamentos. O relator conforma-se, resume as medidas que desenvolveu no seu estudo e que propõe sejam adoptadas como regras nos casos em que um cruzamento de nivel se torne inevitavel.

**A. Construcção.** 1.º Convém evitar cruzamentos completos com interrupção das duas vias, e do lado interior, contra-carris ultrapassando a aresta superior do carril. Convém tambem estabelecer todos os elementos com o typo de carris da linha maior.

2.º Os sulcos, para a passagem dos rebordos das rodas dos vehiculos da linha economica, praticados na via continua, não podem ser recommendados senão quando não deixem de resultar deformações ou rupturas dos carris em virtude da existencia de curvas de raio pequeno da linha maior em que circulam comboios rapidos, ou quando o angulo do cruzamento não fôr tão agudo que implique o alongamento excessivo do sulco.

3.º As passagens sem interrupção da linha principal com elevação da via da linha economica pódem applicar-se seja qual fôr o angulo de cruzamento quando as rodas dos vehiculos d'esta linha fôrem guiados sufficientemente por meio de rodas sobre-elevadas formando contra carris.

**B. Apparelhos de segurança.** 1.º Nos cruzamentos dos caminhos de ferro sobre estradas deve recommendar-se o emprego, na linha maior, de signaes de protecção solidarios com o apparelho de manobra das cancellas ou barreiras. Ao mesmo tempo deverá haver, a certa distancia das barreiras na linha economica, signaes fixos deante dos quaes todos os comboios d'esta linha parem.

2.º Para linhas economicas de plataforma independente ou de leito proprio recommenda-se que, tanto estas como as linhas principaes, tenham em cada direcção signaes collocados normalmente á paragem da linha economica, não deixando circular livremente senão os comboios da linha maior.

Quando as condições locais o exijam, poderão empregar-se apparelhos de protecção especiaes, taes como: agulhas de descarrilamento, calços de paragem etc., manobrados com os signaes e de solidariedade mutua:

3.º Sendo o trafego pequeno numa ou noutra das duas linhas que se cortam, pódem supprimir-se ou reduzir-se as installações mencionadas, restringindo-se todavia quanto possivel o numero d'estas excepções.

**C. Exploração e conservação.** 1.º Cada um dos dois caminhos de ferro trata pela sua parte do serviço do movimento e tracção.

2.º A conservação do cruzamento assim como o intertenimento e manobra dos apparelhos de segurança devem, quanto possivel, incumbir á linha maior, competindo as despesas á linha economica.

**D. Prescrições administrativas. Condições dos contra-**



ctos. Deve recommendar-se que se tenham em consideração os seguintes pontos principaes:

1.º O caminho de ferro que já existe deverá exigir da nova linha o pagamento d'uma simples taxa de servidão;

2.º O caminho de ferro novo paga as despesas de installação e das modificações ou aditamentos necessários para a exploração que tenham relação com o cruzamento;

3.º As despesas de conservação do cruzamento e da manobra dosapparelhos de segurança que não existiam anteriormente competem ao novo caminho de ferro;

4.º A nova linha responderá por todos os accidentes ou avarias que devam attribuir-se á sua exploração e não poderá reclamar indemnização pelas demoras ou accidentes de serviço provenientes do caminho de ferro mais antigo e que se attribuam á sua existencia ou exploração;

5.º A duração do contracto será fixada segundo as condições adoptadas pelas diferentes administrações. Quando termine ou se rescinda o contracto, o caminho de ferro mais novo reporá as cousas no primitivo estado e á sua custa.

6.º As despesas judiciais relativas ao contracto ficam a cargo do novo caminho de ferro.

Foi approvedo seguidamente o projecto de conclusões, como se transcreve:

«O congresso é de parecer que convém evitar, quanto possível, passagem de nível, que constitue muitas vezes a solução mais dispendiosa, tanto em virtude dos gastos na conservação, renovação e guarda, como pelo risco d'accidentes, e por consequencia que convém não admitir estas passagens de nível senão em circumstancias excepçionaes. A conclusão é menos absoluta para as linhas de pequeno trafego.

Tratando-se d'uma passagem de nível já estabelecida, o congresso adopta os processos technicos aconselhados pelo relator para lhes diminuir os inconvenientes.

Na discussão em sessão plena foi substituida a designação — *passagem de nível* por *cruzamento de nível*. E, como as conclusões da secção se referiam aos processos technicos, resolveu-se eliminar as alíneas C e D das conclusões do relator subsistindo portanto apenas as que se referem á *Construcção* e aos *Apparelhos de Segurança*.

## NOTAS DE VIAGEM

### II

#### De Bayonna a Lourdes

A minha viagem, d'esta vez, começa, para estas rapidas descripções, á partida de Bayonna pela linha do Midi, porque o percurso até esse ponto já está descrito em artigos d'outras viagens.

A linha é interessante, correndo no valle do Adour, rio que se vê á esquerda, tendo por horizonte, da direita, as elevadas montanhas dos Pyreneos.

A duas horas de viagem avista-se á esquerda Pau, a bella capital dos Baixos Pyreneos, que nos contempla sobranceira, do alto da sua montanha em que se assenta, voltada para a linha ferrea, e para as aguas do Gave que lhe banham os pés.

O aspecto d'esta cidadezinha é o mais attrahente e a facilidade de visital-a augmentou agora, com o tremvia electrico que liga os pontos altos á estação. Lá estava elle com o seu *tin-tin* a chamar os passageiros e

a afugentar as pequeninas carruagens d'um cavallo que se usam por aquelles sitios e nos lembram as em uso na Irlanda.

Segue-se uma série de bonitas paizagens da linha, ora vetustos castellos, ora historicos mosteiros recordando as velhas tradições d'esta região basca que conserva a sua originalidade de linguagem, como de costumes.

Meia hora depois avistamos, á direita, a bella basilica de Lourdes, com a sua alta torre d'agulha, branca, nova, e as suas largas e elegantes escadarias e rampas em arcarias curvas.

Sob as paredes da igreja, junto á margem do Gave, lá está um ponto escuro onde se vêem luzes em quantidade, como uma grande bocca de fogo: é a gruta.

Desçamos do comboio e, quem não leva como bagagem mais que a mala de mão, tome o tremvia electrico que vem pelo Boulevard (caminho mais bonito do que o de Marcadal) e o conduzirá ao pé da Basilica, onde estão proximos todos os hotéis.

D'estes, um dos melhores, não sei mesmo se o melhor, é o Royal, que fica situado em frente da Basilica, na passagem das peregrinações, que são um dos grandes espectaculos de Lourdes.

O serviço é esmerado e os aposentos limpos, o que nem sempre se encontra nestas povoações da Gasconha.

Os carros electricos, que em nada são inferiores aos nossos, não são, como estes, fidalgos que se façam rogados para pararem; fazem-no em toda a parte e o pessoal é attenciosissimo.

O passageiro chegado, no verão, pela tarde, deve aproveitar o resto do dia para ver as ruas da cidade antes que os estabelecimentos fechem, o que se faz logo ao anoitecer.

Poucas são essas ruas e pequena a variedade de ramos de commercio, reduzidos a um só: o de objectos de culto e beaterio.

E' pasmosa a continuidade de pequenas barracas, lojas, armazens, vendedores ambulantes, offerecendo aos transeuntes toda a casta de medalhas, de ramos de rosarios, desde os de contas diminutissimas até os de bolas de madeira maiores que nozes, tudo que póde constituir especulação e lucro com a piedade, verdadeira ou simulada, dos que vão alli.

Sente-se o viajante como que subjugado por aquelle ar beato que se respira. A comida sabe-lhe a cera derretida, o cigarro cheira-lhe a incenso, a campainha do tremvia convida o á oração e o ascensor que o eleva ao 3.º andar do hotel lembra-lhe a ascensão ao ceu.

Aquelle perpassar deante de nós de padres rezando, de femeas ao lado d'olhos em alvo, para o ceu ou para elles, aquelle recolhimento com que se fala, as medidas deante de qualquer imagem de papel, fazem, a quem não perfilha ideias beatas, uma grande vontade de se ir embora. Muitos dos commerciantes, para mais frequentes attrahirem ás suas bijutarias religiosas, dizem-se sobrinhos, cunhados, tios, parentes emfim, da celebre Bernadette Saubirous, a modesta camponesa que teve a boa ideia de dizer ter visto a imagem da Virgem na buraca da gruta.

A perfeita ideia do fanatismo com que é adorada aquella imagem dá-a G. Marès no seguinte periodo do seu livro sobre Lourdes:

«Um padre sobe ao pulpito; os canticos alternam-se com as orações cortadas por supplicas bruscas, proferidas, por vezes, como ordens. — Senhor, salve os nossos doentes!!! Com um gesto, uma palavra, um signal, o pregador faz-se obedecer pela multidão immensa. — Braços em cruz! Ajoelhai-vos! Prostrai-vos! Beijai o chão! E os braços cruzam-se e os joelhos dobram-se, e os labios collam-se á terra... Durante o banho as orações conti-



nuam, mais calorosas, mais ardentes em voz mais alta, como se se tentasse obrigar o céu a produzir o milagre.

E com effeito lá se levanta um homem, uma criança, uma mulher gritando: Estou curado! Então a *Magnificat Deum* irrompe, cantada por dez mil gargantas!!»

Em geral são dez mil boccas a proclamar mais um milagre.

Ah! se os nossos amigos da companhia da Felgueira descobrissem uma Bernadette...

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 30 de setembro de 1901

#### Activo

Capital empregado:		
Construção até Guimarães...	827:808\$639	
Prolongamento até Fafe.....	21:474\$713	
Materiaes em deposito.....	23:109\$944	872:393\$296
Devedores diversos.....		30:255\$909
Exploração, despesas geraes.....		21:860\$368
Gerencia (despesas da séde).....		2:015\$401
Conta de juros.....		14:574\$695
Dividendo.....		8:922\$000
Dinheiro em deposito.....		10:500\$000
Caixa.....		261\$624
		960:783\$293

#### Passivo

Capital:		
Accções.....	300:000\$000	
Obrigações .....	537:030\$000	837:030\$000
Accionistas, seus creditos.....		115\$500
Depositos e fianças.....		2:849\$659
Contas em liquidação .....		11:788\$553
Exploração, receita geral.....		78:223\$010
Dividendos a pagar.....		744\$600
Juros de obrigações a pagar.....		668\$620
Retenções geraes .....		11:939\$437
Fundo de amortização.....		2:970\$000
Fundo de reserva.....		8:000\$000
Lucros e perdas.....		6:454\$512
		960:783\$293

Porto, 18 de outubro de 1901.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, Antonio de Moura Soares Velloso.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de outubro de 1901.

E' ponto assente que leis e decretos feitos entre nós para o commercio, hajam, ordinariamente, de sair improficuos, ou, quando menos, deixando muito a desejar. Já ouvimos attribuir isto ao pouco conhecimento que os nossos legisladores, sabidos sempre de classes alheias ao commercio, possuem do que sejam os usos e costumes da vida commercial. Seja esta ou não a razão, o facto, repetimos, é que não vigora entre nós lei mercantil, a começar pela fundamental—o código—que não tenha sido e continue a ser objecto de multiplicadas queixas e censuras.

Vem este arrazoado a talho do regulamento das operações de bolsa, ultimamente publicado na folha official; e ainda, d'esta vez, quiz o fado comprovar a asserção com que principiamos o nosso boletim.

O regulamento não agradou pois, nem podia agradar. A maneira enredada como o serviço das operações é preceituado, descobre, uma vez mais, esta tendencia tão nacional, tão nossa, de nos desviarmos, em administração, da simplicidade dos processos, simplicidade tanto mais necessaria no caso sujeito, quanto as operações de bolsa, dependentes, com frequencia, de ordens urgentes e de telegrammas, devem, como se comprehende, effectuar-se com a maior brevidade e sem peias que lhes dificultem a acção.

Cumpra tambem registar que a contribuição exigida pelo governo para as operações a prazo, muito embora se diga que essa cobrança será, na quasi totalidade, applicada ao custeio das des-

pesas privativas de cada bolsa,—é um imposto exaggerado, e de nenhuma forma em relação com os impostos similares que no estrangeiro se cobram pelo mesmo effeito.

Estas razões, e outras que, para brevidade, omittimos, hão de, de certo, fazer com que o novo regulamento venha, mais tarde ou mais cedo, a ser convenientemente modificado.

Assim o hão-de impôr as exigencias e necessidades publicas, cuja força passa por cima das leis.

Concluindo, diremos que no mesmo numero em que o «Diario do Governo» publicava o regulamento dos serviços e operações de bolsa, inseria tambem o regimento para o officio de corrector ou mediador commercial nas bolsas. Este documento de que, pela sua extensão, nos não occupamos, é mais um remendo para a série dos que se teem applicado e hão de ainda applicar ao nosso código commercial. O leitor interessado lel-o-ha na folha official.

\*

Posteriormente ao ultimo numero d'esta Gazeta, em que nos occupavamos das cunhagens de nickel, lemos, em um jornal da manhã, um apello ao sr. ministro da fazenda, para s. ex.<sup>a</sup> incluir, no seu projecto, a criação de uma moeda do valor de 30 réis como muito util para trocos.

Com vénia do collega, affigura-se-nos superflua, o sobre superflua inconveniente esta innovação ao projecto. Moeda para trocos é da praxe que se emitta restrictamente a necessaria, não só considerada na quantidade como no respectivo valor facial. Os typos de 20, 10 e 5 réis, emitidos e circulando *quantum satis*, facultam já todos os trocos miudos precisos.

Os paizes da Europa que amoedaram nickel, Belgica, Allemanha, Suissa, Austria, etc., tiveram tanto em mente este preceito de restricção de typos que nenhum d'elles, á excepção da Bulgaria, emittiu mais de tres, valorizados em 5, 10 e 20 centimos ou pfenning, do franco ou do marco.

Entre nós dá-se a circumstancia de o povo estar, ha muito, habituado aos valores de 5, 10 e 20 réis. A criação de typos novos e extranhos aos habitos traz nos á memoria a suppressão rapida das moedas de 3 réis, annos atrás. Diz a lenda que foram os pobres; foi mas foi a repugnancia popular...

Mas emfim, se é força cunhar-se mais uma chap, venha de preferencia á de 30, uma de 25. Esta ao menos, não é só a quarta parte do tostão, é tambem... uma estampilha, pórté simples, o que póde fazer seu arranjo a alguns fieis de Deus...

\*

Passemos agora á resenha do movimento da nossa bolsa na quinzena finda:

**Valores do estado:**—Devido á alta ultimamente pronunciada, as inscrições continuaram a affluir, mas como a procura não fosse correspondente á offerta, as cotações resentiram-se, vindo para 39,80. As obrigações de 1888 4 p. c. tiveram muito regular movimento, entre 20\$250 e 20\$300. Em obrigações de 4 p. c. 1890 e 4 1/2 p. c. 1888, as operações foram muito limitadas, cotando-se estas a 57\$500 e aquellas a 50\$500.

**Accções de Bancos e Companhias:**—O movimento nestes papéis deixou bastante a desejar, por motivo das poucas offertas. As cotações foram: para Banco de Portugal 149\$500, para Commercial de Lisboa 134\$500 e para Lisboa & Açores, 126\$000. De Banco Ultramarino, tambem pouco se fez, entre 123\$500 e 123\$800.

Tabacos coupon e Phosphoros regularam, respectivamente, a 130\$500 e 79\$100, tendendo para alta o papel d'esta ultima companhia.

**Obrigações prediaes:**—Regular movimento entre 92\$200 e 93\$000 para as de 5 p. c. Das restantes, operações insignificantes.

**Companhias Africanas:**—As obrigações através Africa tiveram bastante procura, e firmam-se a 84\$300. As accções da Companhia de Moçambique regularam com pequeno movimento, entre 8\$600 e 8\$700. As da Zambesia, onde o jogo mais se accentua, continuam oscillantes, baixando a 4\$050, de 4\$500 a que fecharam em 19.

E nada mais de interesse.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	38 15/16	38 7/8	Desconto no Banco	
» cheque ..	38 9/16	38 7/16	de Portugal.....	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	740	741	No mercado.....	6 %
» cheque....	745	746	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	302	303	res .....	—
» cheque....	306	307	Cambio do Brazil.	11 7/8
Francfort 90 d/v ..	302 1/2	303 1/2	Premio da libra...	1\$720
» cheque....	306 1/2	307 1/2		e
Madrid cheque...	860	870		1\$730



		OUTUBRO													
BOLSAS		16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31
<b>Lisboa:</b>	Inscrições de assent.	39,80	39,75	-	39,80	39,80	39,75	39,80	39,80	-	-	39,80	39,80	39,80	39,80
	" coupon	39,80	-	39,65	39,90	39,80	39,75	39,80	39,81	39,80	39,85	39,70	39,75	39,75	39,75
	Obrig. 4 0/0 1888 .....	20 300	20.300	20 300	-	20.250	20 250	-	20.300	20.250	20.200	20.250	20.250	20 250	-
	" 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50 500	50.500	-
	" 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	-	-	50 100	-	50.100	-	-	50.500	-	-	-
	" 4 1/2 0/0 assent.....	-	-	-	57 200	-	57.100	-	-	-	57 400	57.500	57 500	57 500	-
	" 4 1/2 0/0 coup. int...	-	-	-	-	57.000	-	-	-	-	57.000	57.000	57.000	57.000	-
	" 4 1/2 0/0 externo .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Tabacos coupon ...	-	-	125.000	-	-	-	-	-	-	-	125 000	-	-	-
	Acções B. de Portugal.....	-	-	-	149.000	149.000	149.000	149.000	-	149 000	-	149.500	149.500	-	149.500
	" " Commercial ....	-	-	-	134 400	134.000	-	134.500	-	-	-	134.500	-	134.500	-
	" " N. Ultramarino..	123.500	123.500	-	123 500	-	-	-	123 800	123.800	123.800	123 800	-	-	125.500
	" " Lisboa & Açores	-	125 000	125.000	125.000	125 000	-	-	-	-	-	-	126 000	-	126.000
	" Tabacos coupon ...	130.500	-	-	130 500	129 800	130.500	130.000	130.000	-	-	130 000	130.000	130.000	129.000
	" Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.	78 500	78.600	78 600	78.900	-	79.000	79.000	-	79.000	79.000	79 000	79.100	79.100	29 000
	" " Real .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95 500	94.500	94.500	94.500	94 600
	" " 5 0/0 .....	92.200	92.200	92 200	92 200	92.200	92.300	-	-	-	-	93 000	93.000	93.000	93.200
	" Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.	-	-	-	-	-	92.400	-	92 500	92 500	92.400	-	-	-	-
	" C. <sup>a</sup> Real 3 0/0 1. <sup>o</sup> grau	83 000	-	-	-	-	83 000	83.000	-	-	82.800	-	-	83 000	-
	" " 3 0/0 2. <sup>o</sup> grau	20 300	20 300	20.200	20.200	-	20.200	20.200	-	20.200	-	-	-	20.200	20.100
	" C. <sup>a</sup> Nacional.....	-	53 600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.000
	" Atravez Africa.....	82 600	83.000	-	84 100	84.300	84.300	84.300	84.200	84.300	84.300	84.300	-	84 000	84 000
<b>Paris:</b>	3 0/0 portuguez ...	26,05	26,02	26	26	25,90	25,90	25,85	25,85	26	25,75	25,75	25,77	25,90	-
	Acções Comp. <sup>a</sup> Real.....	61	-	62	-	-	61,50	60	61,5	-	-	-	-	-	-
	" Madrid Caceres.....	27	-	28	-	25	-	-	-	-	-	25	25	-	-
	" Norte de Hespanha.	161													

Linhas	Período de exploração	1901			1900			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom. Kil.	Totaes	Kilom.	1901	1900	1901	1900	
							Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	8 14 Out	693	94 177.000	135.897	693	89 845.376	129.647	3.369.740.000	3.268.674 468	101.065.532	—
	15 21 »	»	93.317.000	134.656	»	89 845 376	129.647	3.463.057.000	3.358 519 844	104.537.156	—
	8 14 Out	380	17.662.000	46.478	380	11 775.624	39 988	427.724.000	423.914 532	3.809.468	—
	15 21 »	»	15 877.000	41 781	»	11.775 624	39.988	443.601.000	435.690.156	7 910.844	—
Sul e Sueste .....	27 2 Set.	488	28.359.275	58.113	488	25 497.870	52.249	695 972 756	638 583 329	57.389.427	—
	3 9 »	»	29.551.710	60.556	»	24 381.750	49.962	725.524.466	662.965 079	62.559.387	—
Minho e Douro .....	27 2 Set	353	30.283.670	85.789	353	27 738 546	78.759	838 716.711	803.795.032	34 921.679	—
	3 9 »	»	37 876 748	107.299	»	33.124 996	93.838	876.990.233	836.920 028	40.070 205	—
	10 16 »	»	30 383.130	86 071	»	31.996.530	90 641	906.976.589	868 916 558	38.060.031	—
Beira Alta .....	17 23 »	253	7.700.419	30.436	253	8.423.126	33.292	260.236 517	261.825.394	—	1.588.877
	16 22 Julh	105	1 382 928	13.170	105	1.417 218	13.497	42.306.861	42.685.395	—	379.034
Nacional—Mirandella e Vizeu .....	23 29 »	»	1 429 187	13.611	»	1.484 340	14.136	43.736.048	44 170 235	—	434.187
	30 5 Ago	»	2.157.515	20.547	»	1.755 435	16.718	45 893 563	45.925.670	—	32.107
Guimarães .....	3 9 Set	34	2.513 655	73.931	34	2.533.930	74.527	64.907 357	66 073 996	—	1.166.639
	10 16 »	»	2.417.905	71.114	»	2.334.205	68 653	67.325.262	68.408 201	—	1 082.939
Porto á P. e Famalicão	17 23 »	»	2.198.735	64 668	»	2.191.025	64 441	69.523.997	70 599.226	—	1 075.229
	16 31 Ago	64	8.287.893	129 498	64	7 872 027	123.000	76.047.553	72 535 183	3.512.370	—
Norte de Hespanha ..	23 29 Set	3656 Ps.	2.457.589	Ps. 672	3656 Ps.	2 447.878	Ps. 669	Ps. 76.413.625	Ps. 74 802.458	Ps. 1.611.167	—
	30 6 Out	»	2.452 631	670	»	2.460.240	672	78.866.256	77.262.698	1.603.558	—
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	7 13 »	»	2.557.649	699	»	2 473.763	676	81.423.906	79 736 462	1.687 444	—
	24 30 Set	3650	2 276.266	623	3650	2.087 034	571	68.636.286	67 970.528	665.758	—
Andaluzes .....	1 7 Out	»	1.986.840	544	»	1.902.677	521	70.623.126	69 873.205	749 921	—
	8 14 »	»	2.153 975	590	»	1.986.964	544	72.777.101	71.860.169	916.932	—
Madrid — Cáceres ...	17 23 Set.	1067	397 116	370	1067	403.290	377	14.046.291	14.328.789	—	282.498
	24 30 »	»	520 156	487	»	513.739	481	14.566.375	14.842 528	—	276.153
Zafra a Huelva .....	1 7 Out	»	418 675	392	»	407.610	382	14.985 050	15.250.138	—	265.088
	1 7 »	429	103.170	240	429	90.985	212	3.285 224	3.033 139	252.085	—
Zafra a Huelva .....	8 14 »	»	103 423	241	»	88.323	205	3.388 647	3.121 462	267.185	—
	15 21 »	»	90.745	211	»	85.392	199	3			



## O LAZARETO

Da comissão que se incumbiu de representar aos poderes publicos pedindo uma modificação radical no regimen da sanidade maritima do porto de Lisboa recebemos a comunicação do que se passou com o sr. ministro do Reino, nos seguintes termos:

Fômos hoje recebidos pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ministro do Reino; e, exposta a questão pelo digno presidente da Associação Commercial de Lisboa, ex.<sup>mo</sup> sr. Simões d'Almeida, sua excellencia, que nos recebeu com a maior gentileza, affirmou-nos o seguinte: — Que se regosijava por vêr da parte do commercio e da industria, as forças vitaes mais importantes do paiz, uma tão expressiva e valiosa manifestação; que o assumpto sobre que chamavam a sua attenção lhe era extremamente sympathico e por isso o procuraria resolver de modo a satisfazer quanto possivel aos desejos dos que para elle appellavam. Já havia, por sua parte, a ideia de proceder á reforma dos serviços de sanidade maritima por um modo mais consentaneo com as exigencias do meio e da epoca; confiára ao sr. dr. Ricardo Jorge o estudo d'essa reforma, a qual já se achava concluida, sendo nella attendidos os quatro pontos designados na representação. Accrescentou ainda o sr. Ministro do Reino que ia agora apreciar os trabalhos que confiára áquelle distincto medico, e que, tendo todo o desejo de ser agradável á comissão, iria junto d'El-Rei dar-lhe conhecimento do conteúdo da representação.

Nenhuma duvida temos de que estes melhoramentos serão em poucos dias postos em pratica, porque, não só o sr. Ministro do Reino está convencido do grande beneficio que de taes reformas se deriva para o paiz, mas tambem os homens de maior auctoridade scientifica estão certos de que a saude publica nada fica perigando com a abolição dos rigores contra que reclamamos, os quaes muitas d'aquellas auctoridades chegam mesmo a classificar de inuteis.

Associamo nos de bom grado aos desejos da illustre comissão, porque de ha muito vimos clamando no mesmo sentido e ainda recentemente no nosso artigo editorial intitulado «Caes da Europa» expuzemos as nossas ideias sobre a materia.

Estamos certos de que a promessa do governo não ha de ser vã. O esclarecido espirito do sr. ministro do reino que conhece de perto a influencia desastrosa dos exageros sanitarios do velho Lazareto e que já sobraçou as pastas da Fazenda, dos Estrangeiros e das Obras Publicas, certamente dará inteira satisfação ás pessoas que reclamam tão justamente uma prompta alteração neste estado de cousas.

Sabia-se já que o governo pensava na materia e ia proceder. Não foi de mais todavia esta imponente manifestação da opinião publica.

O governo está agora escudado tambem nas reclamações do commercio e do jornalismo, e da industria portugueza.

Felicitamos cordealmente a comissão pelo exito dos seus patrioticos trabalhos e pela sua fecunda iniciativa.

## Tracção electrica em Lisboa

Veem continuamente, nos jonaes diarios, lembranças de individuos que, entusiasmados pelas commodidades da tracção electrica, querem carros por aqui e por alli. Quasi que reclamam uma linha que os leve da sala para a casa de jantar.

Muitas d'essas linhas reclamadas já estão incluídas no plano geral que á Companhia foi concedido e já aqui indicámos no nosso n.<sup>o</sup> 329 do 1.<sup>o</sup> de setembro; outras são verdadeiros disparates.

Não perderemos tempo a pensar nisso, mesmo porque a companhia tem a maxima liberdade e só porá linhas onde muito lhe convier e quando bem lhe parecer.

O mais importante, se não é balão d'ensaio ou promessa para contentar, é a noticia d'uma futura remodelação de tarifas estabelecendo a taxa de 20 réis para os percursos que hoje pagam 30 réis.

Com effeito 10 centimos de peseta, de franco ou de lira, 10 pfennigs, 10 hellers é o que se paga em todos os paizes, o que corresponde ao nosso vintem.

\*

A companhia tenciona substituir os actuaes letreiros de paragem, por outros mais visiveis e illuminados de noite. Mas a companhia do Gaz, que anda de embirra com a Carris porque esta tem o atrevimento de illuminar com a passagem dos seus carros os locais onde a companhia do Gaz nos deixa ás escuras, não lhe consente a illuminação dos postes e tambem ella não os illumina senão, naturalmente, por um preço exorbitante.

Desejamos que tudo se harmonize para que tenhamos meio de saber, de noite, onde devemos esperar o carro.

\*

A linha do Lumiar vae ser construida por novo traçado, pelas Avenidas da Liberdade e Ressano Garcia, bifurcando no entroncamento d'esta com a de Fontes Pereira de Mello, seguindo por esta para as portas de São Sebastião a de Bemfica e pelo Largo do Matadouro e Estephania a do Lumiar.

\*

Uma falta que todos teem notado e a que era da maior urgencia pôr termo é a de uma regulamentação do transito nas ruas.

Estas são demasiado estreitas, em Lisboa, para que se consinta a liberdade de transito que hoje teem.

Bem sabemos que as ruas são de todos e não só da companhia Carris — é mesmo o que sempre temos defendido aqui — mas se esse uso se fizer com methodo, todos lucrarão e a cidade tomaria um aspecto mais animado e mais proprio d'uma capital.

Se se estabelecesse que os vehiculos transportando passageiros prefiram sempre aos que transportam mercadorias, teriamos já uma parte do terreno desbragado.

Em todos os sitios onde a largura da rua o permite, as carroças não devem seguir sobre o leito dos carros electricos, sendo esta faixa reservada para estes, para os demais de carreira e para os trens.

Onde a largura da rua não permite essa separação, deveria a policia fazer que as carroças apressassem o passo, o que não quer dizer que andassem em correria, como aliás, sem necessidade, muitas vezes andam, ocasionando repetidos desastres.

Tambem se torna urgente obtemperar ao abuso da campanha dos electricos. Conductor ha que, mesmo vendo o caminho livre deante de si, se diverte continuamente campainhando os ouvidos do publico, sem necessidade. Ainda ha dias, do Arsenal para o Caminho de ferro, sem, casualmente, haver o menor estorvo no transito, um conductor não parou d'agitar o calcanhar sobre o botão.

Se todos fizessem assim era caso para se fugir de Lisboa.

Tambem se não deve permitir que no centro da cidade elles se sirvam do commutador de maxima velocidade como temos visto em ruas como a do Ouro, Avenida e Conde Barão.

Todos estes aperfeiçoamentos concorrerão para a melhoria do serviço dos tremvias electricos, serviço



que está já muito bom, mas que póde, facilmente, melhorar-se para bem de todos.

\*

A companhia tem tres classes de postes para os seus fios :

Postes de capa rica, isto é, de base ornamentada para as ruas principaes, como as da Baixa, Avenida, etc.

Postes de capa pobre, base mais modesta, para as secundarias, como Arsenal, Boa Vista, Ribeira Velha, etc.

Postes descapados, nus, sem base, para as mais afastadas, como Caes dos Soldados, Belem a Algés, etc., simples espetos sahidos do passeio.

Nas ruas de S. Roque e Alecrim estão sendo collocados os d'esta ultima classe.

Perguntamos :

Ficarão assim? Será pessimo o effeito d'estas ruas que bem mereciam mais.

## Fumar nos comboios

O Ministro das Obras Publicas de França dirigiu uma circular ás direcções de todas as companhias ferroviarias recommendando o cumprimento de uma recente disposição regulamentar da policia dos caminhos de ferro, em virtude da qual é prohibido fumar nas carruagens, exceptuando apenas os compartimentos que forem especialmente destinados aos fumadores, e designados por um rotulo bem legivel.

Diz o ministro francês, na sua circular, que não manda estabelecer desde já esta prescripção como regra geral para todas as carruagens de passageiros, porque reconhece ser difficil modificar muito profundamente os maus costumes, sem um periodo de transição que disponha os animos para os novos usos. Por isso, nestes primeiros tempos manda applicar o regulamento apenas na composição de comboios que tenham de fazer largos percursos, para mais de 200 kilometros. Depois se verá se convém generalizar este novo regimen.

Isto vae deixar inuteis os conhecidos reclamos dos charutos *La Casa*.

Em Hespanha, não ha tão grande exigencia por parte da policia dos caminhos de ferro. Acontece até precisamente o contrario do que agora se dá em França: em Hespanha é permittido fumar em todas as carruagens, com excepção apenas de um compartimento de 1.<sup>a</sup> classe na composição de cada comboio, destinado aos passageiros que não podem supportar o fumo. Quer dizer que os hespanhoes são o povo mais fumador d'este mundo, e que apenas nas classes mais altas é que se encontra uma ou outra pessoa que não tenha o vicio de fumar, pois acontece que, nas carruagens de 2.<sup>a</sup> e de 3.<sup>a</sup> classe não ha compartimento reservado para os «não fumadores» evidentemente por não se tornar necessario...

Ainda assim, onde esta questão do fumar nos comboios está melhor regulamentada é em Portugal, precisamente por não haver por cá regulamento algum.

Fuma-se onde se quer, e como se quer, cigarro, charuto, cachimbo, sem que ninguem se lembre de se incommodar com isso, nem incommodar o fumador. Não póde haver regimen mais liberal.

Mas como tudo tem sua razão de ser e sua explicação, a comparação do que se passa entre nós com o que se está passando em França, é muito simples e muito natural. Em França não ha o vicio de fumar—ou porque a proverbial sobriedade dos francezes assim o queira, ou porque o tabaco não preste; e ninguem pen-

saria sequer em pôr o mais ligeiro impedimento á prohibição estabelecida pelo novo regulamento. Em Portugal, toda a gente fuma, e razão ha para isso, pois que o tabaco é tão bom e tanto, e tão barato, que ninguem resiste ao vicio...

Em todo o caso, como é sabido que todas as modas novas, principalmente as que veem de França, encontram sempre entre nós um espirito muito vivo de imitação, aqui deixamos o aviso á companhia dos Tabacos para que se ponha de atalaia!

## O tunnel do Monte Branco

A Agencia Nacional de França communicou á imprensa a seguinte informação que tem certa importancia:

«Mr. Noblemaire teve uma demorada conferencia com Mr. Farinet, deputado italiano, a respeito de um tunnel através do Monte Branco.

Em virtude da nova lei sobre caminhos de ferro complementares permittir os serviços locais, os illustres conferentes discutiram a construcção de uma linha entre Aosta e Courmayeur.

A unica difficuldade está na construcção de 12 kilometros de galeria subterranea entre Courmayeur e Chamonix.

Mr. Noblemaire fez notar ser um erro grande supôr-se que o troço de Chamonix a Genebra possa vir a ser uma linha internacional. Esta linha só chega a Saint-Gervais; d'ahi o trajecto continua por meio de uma linha electrica com grandes subidas e tão poucos desvios tem, que é de todo impossivel um trafego internacional. A grande linha teria de atravessar os pontos de maior declive na parte mais estreita do valle.

Por outro lado, e pelo exame superficial dos mappas planimetricos, chegou-se á conclusão de ser impossivel construir uma linha limitrophe de Saint-Gervais pelo desfiladeiro de Bonhomme ou pelo Petit-Saint-Bernard, sem se recorrer a tunneis de extraordinarias dimensões e sem se perder o aproveitamento dos kilometros que se aproveitam pelo valle d'Aosta, passando pelo Simplon.

Para vencer as difficuldades que existem actualmente, seria preciso apenas a collocação de uma linha em terrenos de curvas normaes e de rampas regulares, afim de communicar Chamonix com Saint-Gervais, o que, em boa verdade, parece muito pratico.

Mr. Noblemaire affirma que a Companhia franceza dos caminhos de ferro do P. L. M. teria todo o interesse em estudar esta questão, visto a linha projectada fazer o seu maior percurso sobre uma parte da rede d'essa mesma companhia.

Mr. Farinet foi incumbido de apresentar um relatório sobre a questão, seus precedentes, seu estado actual, e todos os dados technicos e financeiros necessarios para o estudo do projecto.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Caminho de ferro de Benguela.**—Prosegue com actividade, segundo nos informam, a elaboração do projecto definitivo para o caminho de ferro de Benguela.

Os trabalhos de campo são feitos por uma brigada de estudos, que foi mandada a Benguela; e é sobre elles que os dois engenheiros da direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, auxiliados por um conductor, organizam o projecto definitivo. Já chegaram os trabalhos



de dois dos tres lanços, que brevemente vão ser postos em arrematação.

Estes tres lanços abrangem a extensão total de 47 kilometros, com duas obras de arte importantes: a ponte-caes, para carga e descarga, na bahia do Lobito, e a ponte que terá 75 metros de extensão, com um só vão, sobre o rio Catumbella. Os projectos d'uma e d'outra ponte são egualmente feitos pelo pessoal tecnico d'aquella direcção.

O primeiro lanço é comprehendido entre a bahia de Lobito e a antiga estação de Catumbella; o segundo entre as estações de Catumbella e Benguela; o terceiro, já definitivamente estudado pelo sr. engenheiro Costa Serrão, foi posto a concurso, mas não teve concorrentes, provavelmente em vista da sua limitada extensão.

Feitos os trabalhos de gabinete, com relação aos lanços estudados, será aberto novo concurso, comprehendendo então as duas secções Lobito-Benguela e Benguela-Monte Sahoá, na extensão approximada de 60 kilometros.

**Minho e Douro** — O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado e a Direcção geral das Obras Publicas elogiaram, em documentos muito honrosos para o sr. conselheiro Povoas, a fórma por que foi desempenhado o serviço nas linhas do Minho e Douro durante a recente viagem do sr. ministro das Obras Publicas pelo norte do paiz.

**Cezimbra ao Seixal** — O Conselho superior de obras publicas tomou conhecimento do projecto e parecer sobre a concessão da nova linha entre Cezimbra e Seixal.

**Porto a Aveiro** — Tendo a direcção do Centro Commercial do Porto pedido o prolongamento até Aveiro do comboio tramway que parte do Porto ás 7 h. e 10 m. da manhã, como sendo de muita utilidade para os interesses commerciaes das duas cidades, a Companhia Real annuiu ao pedido, com uma modificação que concilia os interesses de ambas as partes: o comboio tramway que parte do Porto ás 9 horas da manhã, depois de uma permanencia de aproximadamente duas horas em Aveiro, regressará áquella cidade pelas 4 horas da tarde. Este serviço começará em 15 do corrente.

**Caminho de ferro da Póvoa** — Foi nomeado commissario do Governo junto da Companhia do caminho de ferro da Póvoa, o sr. Carlos Malheiro Dias.

**Mirandella a Bragança** — Estão superiormente approvadas as bases e condições para a construcção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança. Tencionamos publicar-as no nosso proximo numero.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

O caminho de ferro de Moreda a Granada está terminado até Daifontes, faltando apenas tres pequenos troços de desaterro e uns 500 metros de via.

Espera-se que em principios do anno que vem possa inaugurar-se o serviço da importante linha até Granada, fonte de prosperidade e riqueza para toda aquella região.

A sociedade constructora de Obras Publicas e Fomento Industrial tomou a concessão da linha ferrea de San Sebastian á fronteira franceza, compromettendo-se a construir essa linha dentro do prazo maximo de tres annos, para o que constituirá uma companhia anonyma com o capital de 4 milhões de pesetas.

Parece ter entrado em bom caminho a realização do projectado caminho de ferro electrico de Lerida ao Valle de Aran, es-

tando interessados na empresa importantes banqueiros de Madrid e Bilbao.

Foi inaugurado novo troço da segunda via que a Companhia do Norte está construindo entre Madrid e Villalba, podendo já fazer-se os cruzamentos dos comboios em plena via, entre Madrid e Las Rozas.

Numa grande reunião realizada em Sória accordou-se em promover uma viva propaganda a favor do prolongamento do caminho de ferro de Sória a Castejon, Sangüesa e fronteira.

Uma comissão composta de representantes de vulto d'aquella região irá brevemente a Madrid tratar d'este assumpto.

Um grupo de capitalistas de Barcelona entrou em negociações para fazer aquisição do caminho de ferro de Villena a Alcoy, tomando por 1.500.000 pesetas effectivas o activo social com 53 kilometros em exploração, desde Yecla a Bocaliente, e os carris já preparados para o resto da linha e ramal de Alcudia.

Reconheceu-se que era esta a unica combinação possivel para se levar a cabo aquelle caminho de ferro.

Foi pedida a concessão de um caminho de ferro electrico, via reduzida, entre Santuario de la Yedra á estação de Baesa, na linha ferrea de Manzanares a Cordova.

Consta que o Governo hespanhol vae decretar uma lei perante a qual ficarão consideradas em situações diversas das actuaes as companhias de caminhos de ferro que, domiciliadas, ou não, em Hespanha, mantenham fóros de estrangeiras, isto com o proposito de inclinar os capitaes hespanhoes a interessarem-se nos valores dos caminhos de ferro, que é o meio mais efficaz de nacionalizar as empresas concessionarias.

A sociedade ingleza The Sierra Company, proprietaria das minas de Villafria, na provincia de Burgos, resolveu mandar proceder á construcção de um caminho de ferro que, partindo de Arlanzon, termine em Bilbao, devendo começar os respectivos trabalhos com muita brevidade.

### Italia

Segundo documentos officiaes, emanados do Parlamento italiano, e que temos á vista, houve as seguintes differenças na receita bruta das tres rédes principaes d'aquella paiz entre a exploração de 1885-86 e a de 1898-99:

	Mediterraneo	Adriatico	Sicilia
1885-86 . . . . .	106.056.282	91.555.037	7.493.331
1898-99 . . . . .	142.100.723	121.513.984	11.039.001

Por aqui se vê quanto consideravelmente tem augmentado a exploração dos caminhos de ferro italianos durante este periodo de quatorze annos.

### Belgica

Pelo notavel financeiro belga, mr. Empain, foi apresentado um projecto de linha electrica de grande velocidade ligando as duas importantes cidades de Bruxellas e Antuerpia, que até hoje bem mal servidas estavam pela linha belga; mas nem esta circumstancia impediu que se levantassem vivas objecções contra tal projecto.

Mr. Gérard, chefe do gabinete do ministro dos caminhos de ferro belgas, ex-secretario principal da 5.ª secção do ultimo Congresso dos caminhos de ferro em Paris, acaba, porém, de desfazer todas as duvidas que havia a tal respeito.

Mr. Gérard mostra-se absolutamente convencido de que o problema se acha resolvido, mesmo sob o ponto de vista das grandes linhas, para um trafego feito por comboios frequentes e ligeiros.

Construindo-se uma linha exclusiva á tracção electrica alimentada por comboios leves e frequentes, poderá obter-se, pelo menos, uma velocidade de 100 a 120 kilometros sem nenhuma difficuldade.

### Russia

A administração do caminho de ferro da Siberia acaba de publicar o mappa de seu trafego em 1901. Foram transportados durante aquelle anno 42-8 milhões de puds de mercadorias, e em 1899 apenas 39 2/3 milhões de puds. Os cereaes no anno passado representaram 77.575.000 puds, e em 1899, 19.577.000 puds. Em 1900 transportaram-se no caminho de ferro da Siberia 5.647 cavallos; em 1899, 12.099 e 9.705 cabeças de gado bovino, ao passo que em 1899 tinham sido transportados 75.838. O transporte de caça pela linha siberiana subiu em 1900 a 9.900 puds.



**Argelia**

O governo geral da Argelia acaba de ordenar o estudo da construção de um caminho de ferro de Ain-el-Hadjar a Marhoum.

**Congo Belga**

«Le Matin» noticia que a administração do Estado independente do Congo vae construir cerca de mil kilometros de caminho de ferro no Alto-Congo.

O rei Leopoldo mandou activar a construção d'essa linha, cujos estudos duravam ha cinco annos.

Sob a direcção de um engenheiro-chefe do Estado do Congo, quatro brigadas de engenheiros francezes, belgas e italianos realizaram os respectivos traçados.

**India ingleza**

Está resolvida a construção de uma rêde immensa de caminhos de ferro de via reduzida, na India. Foi encarregado um engenheiro de alta competencia de percorrer todo aquelle paiz afim de redigir um relatorio, que servirá de base para a instalação das linhas projectadas.

A primeira a construir é a de Bengala, muito necessaria á conducção de carvão, cuja exploração se tem desenvolvido de tal modo que os caminhos de ferro existentes já não bastam a tão grande movimento.

Por um decreto recente, o Governo confirmou o projecto de uma linha de 209 kilometros partindo de Gondia, estação de Bengal-Nagpur-Railway, até Chanda.

**China**

Segundo um telegramma de Pekim, expedido ao «Times», mr. Lessar estava tratando com os embaixadores chinezes, em amigaveis condições, da restituição da linha Chan-Hai-Kuan-Niu-Tchuang-Sin-Min-Ting, mas ainda se não assignou contracto algum, estando essas combinações sujeitas a rectificação.

Custa-nos crer que os russos abandonem um caminho de ferro tão proveitoso aos seus interesses no Celeste Imperio.

**Persia**

Segundo consta ao «Times», a Russia vae começar já a construção de um caminho de ferro da linha transcaspiana a provincia persa da Khorassan. Esta nova linha partirá de Askabad a Mechhed, cidade situada perto da fronteira perso-afghane.

**Chili**

O senado do Chili acceitou um projecto de lei, dando a auctorização ao Governo para applicar durante quatro annos a importancia de 11.150.000 piastras á compra de locomotivas e vagon, e realização de melhoramentos, construcções de ateliers, linhas, pontes e serviços dos caminhos de ferro do Estado.

**AVISOS DE SERVIÇO****Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Ampliação da tarifa especial n.º 15 — Pequena velocidade**

Desde 20 de outubro de 1901 é concedido ao expedidor que, em seu nome, durante o prazo maximo de um anno contado da data da 1.ª expedição, remetter da estação de Marinha Grande, utilizando a tarifa n.º 15 de pequena velocidade, em vigor desde 1 de abril de 1899, para as de Lisboa (Caes dos Soldados), Alcantara-Terra ou Mar, Gaia ou Porto (Campanhã) o minimo de 100 toneladas de vidraça acondicionada ou de outro vidro em obra, com destino a exportação, pelas barras de Lisboa ou do Porto, para a Madeira, Açores, colonias portuguezas ou para o estrangeiro, o reembolso da differença entre o que houver pago pelo transporte e os seguintes preços, por tonelada, comprehendidas as despesas de evoluções e manobras e de embarque nos caes da Companhia:

De Marinha Grande para Lisboa (C. S.) Alcantara	
Terra ou Mar.....	2\$300 réis
De Marinha Grande para Porto (Campanhã), ou Gaia	3\$000 »

Para este effeito serão remettidas ao sr. chefe de fiscalização e estatística da Companhia (estação de Santa Apolonia, Lisboa)

as cartas de porte das remessas effectuadas nas condições do presente aviso, devidamente relacionadas, bem como os recibos dos despachos de exportação ou certidões authenticas da Alfandega que justifiquem a saída das remessas, a fim de n'aquelle serviço se proceder á liquidação do reembolso pelo presente estabelecido.

N. B.—Os preços da tarifa n.º 15 pequena velocidade para Alcantara Terra, applicaveis ás remessas de que trata o presente aviso, serão ligados de officio até Alcantara Mar aos preços ordinarios em vigor entre estas duas estações.

Lisboa, 17 de outubro de 1901.

**ARREMATACÕES****Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Leilão**

Em 4 de novembro proximo futuro e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica, de todas as remessas com data anterior a 4 de setembro de 1901, bem como d'outros volumes não reclamados. Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retiral-as pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 2 de novembro de 1901 inclusivè, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 17 de outubro de 1901.

Remessa n.º 16.115, expedida em 3 6 901 de Castello Branco para Lisboa-mar, 2 latas com carne secca, 27 kilos, consignatario Hypolito J. Teixeira Quintana — 10.961, 24 6 901, Caldas a Portalegre, 6 saccos feijão, 360 k, José Fidalgo. — 3.465, 9 7 901, Campolide a Lisboa-R., 1 mala de roupa, 26 k., Joaquim Pinheiro. — 11.180, 9 7 901, Esmoriz a Payalvo, 2 fardos de cordas, 70 k., José Pinheiro. — 4 247, 6 7 901, Quintans a Portalegre, 1 casco com azeite, em vazio, 330 k., Antonio Vinagre. — 19.707, 9 7 901, Portalegre a Porto-Campanhã, 1 barril de vinho, 60 k., Francisco Manuel de Barros. — 1.135, 18 7 901, Lisboa-P. a Marinha Grande, 20 barris vazios, 680 k., Antonio Maria da Silva. — 77.123, 13 7 901, Lisboa-P ás Caldas, 23 volumes differentes, 493 k., J. M. Carvalho. — 98.588, 23 7 901, Gaia a Estarreja, 1 c. com genebra, 30 k., Arthur Fins. — 80.361, 18 7 901, Porto-Campanhã ao Crato, 6 volumes de mercearia, 263 k., N. Silva & C. — 11 245, 15 8 901, Caldas a Alcantara T., 1 porção de lenha, 2.560 k., Joaquim Ferreira. — 22.517, 31 7 901, Poço do Bispo a Reguengos, 1 c. licores, 33 k., Antonio Telles. — 10.395, 2 8 901, Lisboa-R. a Reguengos, 1 c. de xaropes, 34 k., José Joaquim Tézellão — 63 toros de pinho, 2.000 k. — 1 casco de vinho, 815 k.

**Fornecimento de carvão de coke**

No dia 18 do proximo mez de novembro 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 200 toneladas de coke para fundição.

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

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

Lisboa, 18 de outubro de 1901.

**Caminhos de ferro do Estado****Conselho de Administração**

Faz-se publico que até o dia 29 de novembro proximo futuro se recebem na secretaria d'este concelho, propostas em carta fechada para o fornecimento de um rebocador destinado ao serviço no Tejo.

Os esclarecimentos serão prestados em Lisboa nas direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou na secretaria do conselho, e no Porto na direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em qualquer dia util, das onze horas da manhã ás quatro da tarde. Lisboa, 28 de outubro de 1901.



# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que ~~nos recomendamos~~ 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.

**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha.** — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, 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. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

**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.

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

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

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

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

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

**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.<sup>er</sup> ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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

**LISBOA** **Rodolfo 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.<sup>o</sup>

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

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

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

**MONT'ESTORIL** **Grand Hotel d'Italie.** — De 1.<sup>a</sup> ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço à 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 Ceila e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

**PORTO** **A La Ville de Paris.** — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

**PRAIA D'ANCORA** **Grande Hotel Luso-Brazileiro** — Filial: **Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA.** Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. O da Praia abre no dia 1 de Julho. Preço de 800 réis para cima. — Proprietaria, Antonia Maria Alves Porto.

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

**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe.** — Plaza de S. Fernando 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. 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.

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



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão

LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º

Rua da Fabrica, 37.

## PRODUCTOS

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

ROYAL MAIL



Steam Packet Company

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres

Em 12 de Novembro

O paquete **Thames**.

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens include-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.<sup>a</sup> — R. dos Capellists, 31, 1.ºNo Porto: — W. G. Tait & C.<sup>a</sup> — R. dos Ingleses, 23, 1.º

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

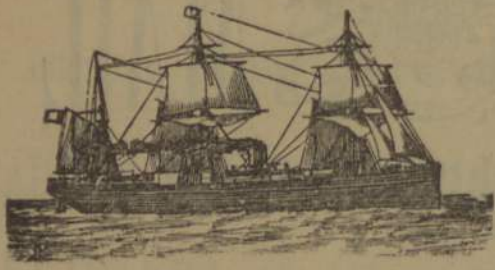
COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO							
C. Sodrê		Algês		C. Sodrê		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.		Part. Cheg.			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.		
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	4-15 m.	5-42 m.	10-30 m.	12-6 t.	9-30 m.	10-53 m.	4-5 m.	5-21 m.	9-30 n.	10-54 n.		
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	1-9 t.	2-45 t.	4-20 t.	5-48 t.	1-10 t.	2-42 t.	7-50 t.	9-11 n.	9-30 n.	10-54 n.		
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	Espinho Porto Espinho				Porto Braga Porto							
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	7-45 m.	8-35 m.	6-15 m.	7-7 m.	5-20 m.	8-57 m.	5-45 m.	8-28 m.	11-30 m.	1-45 t.		
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-44 n.	8-50 m.	9-51 m.	7-10 m.	8-0 m.	8-15 m.	11-0 m.	7-55 m.	9-45 m.	11-30 m.	1-45 t.		
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	10-15 m.	11-15 m.	8-55 m.	9-45 m.	3-55 t.	5-45 t.	4-25 t.	7-5 t.	11-30 m.	1-45 t.		
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	15-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	12-55 t.	1-54 t.	11-22 m.	12-25 t.	5-45 t.	8-35 n.	7-5 t.	10-40 n.	11-30 m.	1-45 t.		
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	2-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.	3-20 t.	4-9 t.	2-0 t.	3-0 t.	a 11-30 n.	x 1-23 n.	—	—	11-30 m.	1-45 t.		
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	4-55 t.	5-57 t.	3-10 t.	4-12 t.	Porto Vianna Porto				5-20 m.	10-50 m.		
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	11-10 n.	12-8 n.	9-10 n.	10-20 n.	NINE BRAGA NINE				6-30 m.	7-5 m.		
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				SUL E SUESTE				Porto Valença Porto				8-15 m.	1-42 t.		
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	5-47 t.	7-11 t.	1-35 n.	2-59 n.	LISBOA BARREIRO LISBOA	Lisboa Setubal Lisboa				Vianna Valença Vianna				11-30 m.	3-53 t.	
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	10-47 n.	12-11 n.	5-30 m.	6-55 m.	6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	7-0 m.	9-5 m.	6-30 t.	8-35 n.	11-30 m.	3-53 t.		
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	5-45 t.	11-22 n.	1-50 t.	7-5 t.	5-45 t.	11-22 n.		
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa b Santarem Lisboa b				9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	a 11-30 n.	x 3-14 n.	—	—	5-45 t.	11-22 n.		
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	5-0 m.	7-0 m.	7-28 m.	9-25 m.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	Porto Penafiel Porto				11-0 m.	12-38 t.		
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	11-20 m.	1-20 t.	11-45 m.	1-42 t.	12-30 t.	1-5 t.	12-35 t.	1-10 t.	Regoa Porto				8-25 n.	10-11 n.		
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	4-45 t.	6-45 t.	8-3 n.	10-0 n.	4-30 t.	5-5 t.	4-10 t.	4-45 t.	Barca d'Alva Porto				4-20 m.	10-40 m.		
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				Lisboa Extremoz Lisboa				Barca d'Alva Regoa				6-0 t.	10-28 n.		
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	8-45 m.	12-56 t.	j 7-50 t.	12-29 n.	7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	9-40 m.	Trofa Guimarães Trofa				7-35 m.	9-11 m.		
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	b 8-55 m.	9-23 n.	5-25 m.	3-32 t.	4-30 t.	6-12 t.	11-15 n.	12-0 n.	Guimarães				9-50 m.	11-29 m.		
C. SODRÊ P. ARCOS C. SODRÊ				11-6 m.	—	—	—	—	—	—	—	TROFA GUIMARÃES TROFA				5-0 m.	9-8 m.		
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	a 4-30 t.	11-45 n.	12-30 t.	5-8 m.	Lisboa Faro Lisboa	7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
C. Sodrê Cascaes C. Sodrê				d 7-0 t.	11-45 m.	a 4-0 t.	11-16 n.	7-45 m.	3-45 t.	4-20 m.	9-40 m.	Trofa				5-0 m.	9-8 m.		
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	7-45 t.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	4-30 t.	6-12 t.	11-15 n.	12-0 n.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	Lisboa Plas Lisboa				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	11-6 m.	—	—	—	4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	7-45 t.	6-31 m.	6-50 t.	5-8 m.	Casa Branca Evora Casa Branca				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-52 m.	2-50 t.	8-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	Lisboa Badajoz Lisboa				Casa Branca Faro Casa Branca				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	6-30 m.	7-0 t.	6-30 m.	7-30 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	11-6 m.	—	—	—	TUNES POÇO BARRETO TUNES	3-55 n.	4-21 m.	5-0 t.	5-30 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.	
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	7-45 t.	6-31 m.	6-50 t.	5-8 m.	8-10 m.	8-41 m.	6-55 t.	7-21 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-20 t.	9-30 n.	—	—	—	FARO POÇO BARRETO FARO	4-25 t.	6-33 t.	6-20 m.	8-33 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.	
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				BEIRA ALTA				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	b 8-55 m.	5-55 t.	8-15 m.	3-32 t.	Figueira Pamp. Figueira	2-30 m.	4-0 m.	8-55 m.	10-40 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.	
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	11-6 m.	—	—	—	5-45 m.	7-25 m.	6-35 t.	8-5 n.	5-25 t.	9-20 n.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.
a 6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	7-3 m.	5-55 t.	5-8 m.	Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	9-30 n.	—	—	—	10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	Lisboa Guarda Lisboa				Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	b 8-55 m.	12-49 n.	1-50 n.	3-32 t.	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	11-6 m.	—	—	—	6-55 t.	10-10 n.	5-50 t.	8-55 n.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	7-45 t.	9-45 m.	3-35 t.	5-8 m.	Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
12-30 n.	1-36 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	9-30 n.	—	—	—	10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
LISBOA QUELUZ LISBOA				Lisboa Figueira Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
7-40 m.	8-12 m.	8-30 m.	8-59 m.	7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	b 8-55 m.	4-55 t.	4-9-0 m.	3-32 t.	1-20 t.	6-53 t.	j 2-30 t.	7-30 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	11-6 m.	—	—	—	PAMP. MANGUALDE PAMP.				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	a 4-30 t.	9-10 n.	3-25 t.	11-30 n.	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	7-0 t.	4-36 m.	4-6-30 t.	4-11-16 n.	6-55 t.	10-10 n.	5-50 t.	8-55 n.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	u 7-45 t.	5-54 m.	4-7-22 t.	4-12-29 n.	Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	9-30 n.	4-36 m.	7-36 t.	9-15 m.	10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
6-40 m.	7-45 m.	5-10 m.	6-10 m.	7-1 m.	2-47 t.	3-15 m.	6-24 t.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
8-38 m.	9-45 m.	7-20 m.	8-20 m.	b 8-55 m.	4-55 t.	4-9-0 m.	3-32 t.	1-20 t.	6-53 t.	j 2-30 t.	7-30 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.	10-5 m.	11-6 m.	—	—	—	PAMP. MANGUALDE PAMP.				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	a 4-30 t.	9-10 n.	3-25 t.	11-30 n.	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
3-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	7-0 t.	4-36 m.	4-6-30 t.	4-11-16 n.	6-55 t.	10-10 n.	5-50 t.	8-55 n.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
4-40 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.	u 7-45 t.	5-54 m.	4-7-22 t.	4-12-29 n.	Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
6-40 t.	7-46 t.	5-0 t.	6-0 t.	9-30 n.	4-36 m.	7-36 t.	9-15 m.	10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	Lisboa Figueira Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
10-40 n.	11-46 n.	9-0 n.	10-0 n.	6-0 m.	7-45 m.	5-55 m.	7-35 m.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
12-15 n.	1-17 n.	11-0 n.	12-0 n.	11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-25 t.	1-20 t.	6-53 t.	j 2-30 t.	7-30 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa Figueira Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
6-40 m.	7-45 m.	5-10 m.	6-10 m.	6-0 m.	7-45 m.	5-55 m.	7-35 m.	4-40 m.	1-31 t.	10-25 m.	5-20 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
8-38 m.	9-45 m.	7-20 m.	8-20 m.	11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-25 t.	1-20 t.	6-53 t.	j 2-30 t.	7-30 t.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.	10-5 m.	4-10 t.	5-56 t.	9-25 n.	11-5 n.	PAMP. MANGUALDE PAMP.				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	TORRES FIGUEIRA TORRES				Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
3-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	9-43 m.	6-21 t.	—	—	9-10 m.	12-25 t.	4-30 m.	7-30 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
4-40 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.	Aveiro Porto Aveiro				Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
6-40 t.	7-46 t.	5-0 t.	6-0 t.	3-45 m.	6-6 m.	6-10 m.	8-46 m.	10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	Aveiro Porto Aveiro				Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
10-40 n.	11-46 n.	9-0 n.	10-0 n.	3-45 m.	6-6 m.	6-10 m.	8-46 m.	10-30 n.	1-25 n.	1-25 n.	4-15 m.	Trofa				4-40 t.	8-55 n.		
12-15 n.	1-17 n.	11-0 n.	12-0 n.	Aveiro Porto Aveiro				Mangualde Guarda Mangualde				Trofa				4-40 t.	8-55 n.		



# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



S AHIRÁ no dia 16 de Novembro 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.<sup>a</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Cabo), vapor allemão **Kurfurst**. Sahirá a **14** de novembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Gouverneur**. Sahirá a **14** de novembro. Agentes, E. George Succ. Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus** (directo), vapor francez **Cordillere**. Sahirá a **6** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Bordeus** (em direitura), vap. francez **Saint Mathieu**. Sahirá a **12** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Cabedello**, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Taquary**. Sahirá a **22** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Brésil**. Sahirá a **4** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a **4** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques** e Beira, vap. francez **Corsica**. Sahirá a **2** de dezembro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**. S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca**. Sahirá a **6** de novembro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a **3** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cearense**. Sahirá a **12** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a **20** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor italiano **Colombo**. Sahirá a **22** de novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, Praça dos Remolares, 4, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, Manaus e Ceará, vap. allemão **Amazonas**. Sahirá a **24** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Parahyba do Norte e Maceió, vap. ingl. **Electrician**. Sahirá a **6** de novembro. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Thames**. Sahirá a **12** de novembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor inglez **Ebro**. Sahirá a **17** de novembro. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Cordoba**. Sahirá a **18** de novembro. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Rouen**, Havre e Anvers, vap. sueco **Karin**. Sahirá a **10** de novembro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Santos**, Montevideu e Buenos Ayres, vapor francez **Matapan**. Sahirá a **14** de novembro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



**S. Miguel**, Terceira, Graciosa (St.<sup>a</sup> Cruz), S. Jorge (Calheta), Caes do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a **5** de novembro. Agente, Germano S. Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Lake Megantic**. Sahirá a **6** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Vigo**, La Pallice e Corunha, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a **6** de novembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

## ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

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

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

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