

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

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

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

SUMMÁRIO

OR CAMIMHOS DE FERRO DO SUL E A AGRICULTURA	
LINHA DO ALGARVE.....	81
PARTE OFICIAL — Portaria de 21, 25 e 27 de fevereiro do Ministerio das Obras Publicas.....	84
PARTE FINANCIERA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Cambios, descontos e negos — Cotações nas boas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	85 e 86
COMMERÇIO PORTUGUEZ	87 a 89
ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO.....	90
COMPANHIA NACIONAL.....	90
CAMINHO DE FERRO DE BRAGANCA	91
TRACÇÃO ELECTRICA.....	91
LINHAS PORTUGUEZAS — Pessoal do Estado — Algarve — Estação de Quintans — Minho e Douro — Algés — Areão e Vagueira — Cintra a Collares — Lourenço Marques — Setubal — Apeadeiro de Cancellas.....	92
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Marrocos — África Austral — Canadá — Índia.....	93
AVISOS DE SERVIÇO	93
ARREMATACOES	93
AGENDA DO VIAJANTE	94
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MARÇO DE 1902	95
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	96

Páginas

mento da agricultura exerce a viação acelerada, argumentando com os dados estatísticos relativos às linhas do Sul e Sueste, as mais proprias de todas para esse estudo, porque o seu tráfego, exclusivamente regional, numa zona do paiz em que não ha industria importante nem movimento internacional, é alimentado quasi unicamente pela agricultura.

Nessa conferencia ocupará-se especialmente da questão de tarifas, defrontando com o prejuizo dos que, não contentes com a modicidade das taxas cobradas no Sul e Sueste — as mais baixas do paiz com relação a produtos agrícolas — exigem maiores reduções em beneficio da agricultura.

Desde que a tarifa se não oppõe ao transporte da mercadoria, da sua redução resulta apenas a cedencia de uma parte da portagem em proveito dos que disfrutam o beneficio da viação acelerada, portagem que é destinada ao pagamento do juro e amortização do capital, à construcção de novas linhas e ao melhoramento das já exploradas, mórmente quando as linhas estão na posse do Estado. Prejudicam-se assim os que pelo imposto pagam a sua quota-parte dos encargos, sem disfrutarem as vantagens da barateza e celeridade dos transportes.

Estas verdades incontestaveis importa recordal-as a cada momento á irreflexão dos que a cada momento reclamam reduções injustificaveis de tarifas.

Iria agora fazer um estudo mais minucioso da seição especial do tráfego das linhas do Sul e Sueste, indicar o que é preciso fazer para que correspondam cabalmente á sua missão, sendo, porém necessário e conveniente esboçar a larguissimos traços a sua historia.

*

Logo no inicio, a linha do Sul e Sueste apareceu fadada para a incerteza que tem pesado, tanto sobre o seu delineamento, como sobre o seu regimen de administração.

Em 1854 deliberou o governo conceder uma linha de Aldeia Gallega a Vendas Novas, logo substituída pela directriz partindo do Barreiro, com um ramal para Setubal. Constituiu se a Companhia do Sul, que mediante o subsídio de 7:980.000 réis por kilometro, construiu e abriu á exploração, em 1861, aquelles troços com a largura de 1,44, quando já então se adoptara a de 1,67 para a linha de Leste.

Entretanto são concedidas á Companhia do Sueste, em 1860, as linhas de Vendas Novas a Evora e Beja, com a largura de 1,67 e o subsidio kilometrico de 16 contos. Ahi temos, pois, em curta extensão, duas administrações e uma baldeação no ponto de juncção.

Em agosto de 1861 o Estado resgatou as linhas do Barreiro a Vendas Novas e Setubal, que ficaram representando o desembolso de 1.951 contos e explorou-as até abril de 1864, em que as cedeu por 1.000 contos á com-

Os Caminhos de ferro do Sul E A AGRICULTURA

CONFERENCIA do sr. engenheiro José Fernando de Sousa na Real Associação d'Agricultura Portugueza, sob a presidencia do sr. engenheiro Silverio Pereira da Silva, em 11 de março de 1902.

ANTES de versar o tema que lhe fôra indicado pela Real Associação de Agricultura, o conferente agradeceu a benevola apresentação feita pelo venerando presidente, enaltecendo a sua brillante folha de serviços como engenheiro e o seu carácter nobilíssimo.

Prestou ainda a homenagem devida á memoria de Nuno Augusto de Brito Taborda, trabalhador infatigável que organizou os serviços d'exploração, quando o governo tomou posse das linhas em 1869, e dirigiu a construção do prolongamento de Evora a Estremoz e de Beja a Quintos e Casevel e as estradas da linha de Casevel a Faro; de João Pedro Tavares Trigueiros, sabio, honesto e intelligente administrador das linhas do Sul e Sueste de 1876 a 1898, periodo difícil em que estavam sempre em almoeda e durante a maior parte do qual o proximo arrendamento era pretexto para serem negados os recursos necessarios; de Pedro Ignacio Lopes, que no curto espaço da sua administração naquellas linhas, apesar de minado pela cruel doença que o vitimou, soube mostrar quanto valiam as suas faculdades de trabalho intelligente e zeloso.

Em 1899, numa conferencia feita naquella associação, mostrara a benefica influencia que no desenvolvi-

panhia do Sueste, obrigando se esta a elevar a largura a 1,67 e a construir os prolongamentos de Beja a Faro e á fronteira do Sueste e de Evora ao Crato, mediante o subsidio de 18 contos por kilometro.

As dificuldades financeiras levaram o governo a substituir esse contrato pelo de 14 de outubro de 1865, memorável exemplo das illusões que pôdem obcecar os poderes publicos. A companhia obrigava-se a restituir cerca de 3.000 contos de subsidios recebidos, que eram substituidos por uma garantia de rendimento bruto kilometrico de 3.600.000 réis durante 50 annos em relação a todas as linhas construidas e por construir!

Trinta e seis annos depois, em 1901, e ainda sem as linhas de Extremoz ao Crato e de Pias á fronteira, esse rendimento attingiu apenas o maximo de 2 contos.

Por fortuna do paiz a concessão estava em ruins mãos. Não foram pagas as letras correspondentes á restituição do subsidio; o contracto foi rescindido em 1866. Abriu-se em 1867 praça para a venda das linhas sem que houvesse licitantes.

Após uma terrível campanha de descredito contra o paiz movida nas bolsas estrangeiras pela companhia, o governo entregou a esta 8.134 contos nominaes em bonds de 3 %, equivalentes a 2.642 contos, mais 266 contos que o valor das linhas.

Em 13 de março de 1869 o Estado tomou posse das linhas, que até essa data haviam custado 6.304 contos, encontrando-as quasi inteiramente desprovistas das mais rudimentares installações para serviço de mercadorias e com um terminus acanhado e defeituoso.

Com o rendimento liquido se foram construindo até 1873 os prolongamentos a Estremoz, Quintos e Casevel e melhorando as linhas exploradas, attingindo a sua extensão 312 kilometros.

Em 1876 é o governo auctorizado a conceder a construcção e exploração da linha do Algarve, auctorização que não surtiu effeito. Entretanto construia-se o pequeno troço de Quintos a Serpa.

Em 1878 e 1879 auctorizações para empréstimos de 3.900 contos e 2.000 contos, (que se não realizaram) para a construcção dos prolongamentos por conta do Estado, o que não impedia a contradictria promulgação, em 1878, de uma lei auctorizando a concessão das linhas e a construcção dos prolongamentos, adoptando a via reduzida para a linha do Algarve.

Sucedem-se em 1881 e 1883 as tentativas para a alienação das linhas, até que em 17 de setembro de 1883 foi ordenada a construcção dos prolongamentos por conta do Estado.

D'esse anno até 1891 dispenderam-se 3.300 contos em construcções e material circulante.

A estação do Barreiro havia sido transformada e ampliada, em proporções que então se julgavam largas mas cuja insuficiencia o rapido desenvolvimento do tráfego já hoje demonstra.

De 1891 em deante resurge a espacos a idéa da alienação, chegando a estar preparado em 1897 o contracto Guadalmrina, em que o arrendamento era pretexto para um empréstimo, e o projecto de lei de 1898, levianamente redigido, que determinava a consirução, no Norte e no Sul, de 618 kilometros de linhas escolhidas a esmo, com a garantia de juro estipulada por fórmula que absorveria quasi por completo a renda a pagar ao Estado pelas actuaes linhas.

A beneficia lei de 14 de julho de 1899, prescrevendo a sua continuaçao na posse do Estado, fixando em 750 contos o rendimento liquido a entregar ao tesouro, vasando a administração em moldes semelhantes aos das companhias, determinando a criação de um fundo especial destinado a ocorrer—como capital ou

como serviço de operações de credito—ás despesas de novas construcções, obras complementares e aquisição de material circulante, poz termo ás velleidades de alienação das linhas do Estado, que seria deploravel erro economico e administrativo.

Das tergiversações e incertezas dos poderes publicos durante tão largo periodo resultou a insuficiencia de dotações, o addiamento das obras indispensaveis, que teem condemnado a exploração do Sul e Sueste a uma inferioridade lamentavel, agravada pela falta de terminus conveniente, tanto na sua testa como nos extremos das suas ramificações.

*

A' resenha historica que resumimos seguiu se a analyse do tráfego, facilitada por numerosos graphicos.

Depois do periodo decorrido de 1870 a 1875, em que se augmentou a extensão das linhas, o rendimento kilometrico foi crescendo mui lentamente, salvo a depressão de momento causada pela abertura da linha do Algarve, até que de 1895 em deante subiu com extraordinaria rapidez.

O movimento de passageiros e mercadorias cresceu lentamente até 1895, salvo o grande augmento a que deu lugar a abertura do troço de Amoreiras a Faro. D'então para cá o crescimento foi rapido, elevando-se o numero de passageiros de 354.000 em 1895 a 534.000 em 1901, o de mercadorias em pequena velocidade de 180.000 a 335.000, o rendimento total, incluindo impostos, de 720 contos a 1.100 contos, o rendimento kilometrico do tráfego, liquido de impostos, de 1.480.000 a 2.000.000.

Neste periodo houve apenas um pequeno augmento da extensão explorada, devido á abertura de 12 kilometros no rainal de Portimão.

O rapido crescimento do tráfego nos ultimos annos é symptom a seguro do augmento de riqueza, devido certamente ao desenvolvimento que para a producção cerealifera resultou do emprego dos adubos.

O graphicos da tonelagem dos adubos e cereaes mostra com effeito o rapido augmento dos primeiros, que attingiram em 1901 cerca de 30.000 toneladas. A producção cerealifera, sujeita ás oscillações provenientes da alternancia de bons e maus annos (que se apresenta quasi invariavelmente por periodos de tres annos) conservou-se quasi constante em relacão a certa média, até que a linha ondulatoria que a representa tomou uma direccão ascendente, por fórmula que em 1901 attingiu a ordenada de cerca de 64.000 toneladas, quando o maximo transportado de 1870 a 1893 attingiu apenas 27.600 toneladas.

Os graphicos dos transportes de lás, gados, cortiça, carvão vegetal, vinho e azeite accusam o desenvolvimento agricola do Alemtejo, graças a facilidade dos transportes. Assim, desde 1870, a tonelagem das lás subiu de 1.000 a 1.800 toneladas; a da cortiça de 4.600 a 23.000; a do carvão vegetal de 2.300 a 19.000; a do vinho de 2.200 a 12.400; a do azeite de 750 a 4.000; a das farinhas de 1.200 a 11.000; o total da pequena velocidade de 55.000 a 335.000 toneladas; o numero de cabeças de gado de 18.000 a 69.000.

Os transportes de minérios tem tido alternativas. Depois de attingirem 43.000 toneladas em 1875, desceram a 6.000 em 1878, subiram novamente a 49.000 em 1880, para descerem a 2.400 em 1895 e attingirem 50.000 em 1901.

Em tres graphicos relativos ás diferentes correntes do tráfego annual de passageiros, recovagens e mercadorias evidenciava-se a profunda transformação que no systema d'exploração das linhas do Sul operou a

abertura da linha do Algarve, em que predomina o tráfego de grande velocidade.

E' tão importante o movimento de passageiros e recovagens além de Beja, como diminuto, embora crescente, o de mercadorias. Foi preciso estabelecer o serviço permanente de noite e multiplicar os comboios de passageiros. A relação entre o rendimento da grande e pequena velocidade aproximou-se mais da média geral.

Depois da analyse das estatísticas, que as proporções de um artigo não permitem acompanhar minuciosamente, o conferente ocupou-se dos melhoramentos de que as linhas do Sul e Sueste necessitam, dividindo-os em dois grupos: *complementos da rede, aperfeiçoamento e exploração técnica*.

Em relação aos primeiros mostrou as grandes vantagens que resultam do prolongamento de Faro a Villa Real, cujo affluxo de tráfego vem aumentar o rendimento em 340 kilómetros já explorados. O privilegiado clima do Algarve é tão favorável às culturas hortícolas e pomicolas temporâneas, que a facilidade de transporte hão-de dar grande incremento ao tráfego de recovagens.

O ramal de Portimão está quasi concluído, não tardando que se dê vigoroso impulso à construcção para além de Faro.

O prolongamento da linha do Sueste até Moura, seu terminus natural, depois que se renunciou à estéril e contraproducente ligação com o porto de Huelva, está em adeantada construcção. Resta levar a Villa Vícova o ramal de Estremoz, e construir o ramal de Reguengos. Importa sobretudo à agricultura alemtejana a construcção da linha do Valle do Sado, que além de encurtar notavelmente o trajecto entre Lisboa e o Algarve, irá servir uma região feraz, susceptível de grande progresso agrícola, onde ha importantes e numerosos jazigos mineiros, mas a que falta a facilidade de transportes.

E' ainda necessário e conveniente a ligação do Norte com o Sul, não só pela linha de Vendas Novas a Sant' Anna, util, quando não usurpe a função parasitária de desviar o tráfego da linha do Sul sobre Lisboa, como também pela de Evora a Ponte de Sor, que põe a capital do Alemtejo, seu centro geográfico e comercial, com um ponto proximo dos entroncamentos do Norte, da Beira Baixa e do ramal de Cáceres e que atravessa uma região privada de vias de comunicação.

Mais tarde haverá que construir no valle do Sorraia, região susceptível de largo desenvolvimento agrícola, caminhos de ferro economicos de via reduzida, verdadeiras linhas de fomento.

Primeiro que tudo se impõe o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, que dotará a rede do Sul com o terminus conveniente. Reduzida a poucos minutos a travessia fluvial, que poderá ser feita com segurança a qualquer hora, torna-se facil melhorar os horários, desdobrar os serviços, emancipar o passageiro da incommoda companhia da recovagem. A linha terá até Setúbal intenso tráfego suburbano. Mas nem só aos serviços de grande velocidade interessa esse prolongamento. Ao invez do que muitos pensam e afirmam, para o serviço de pequena velocidade é enorme a sua importância.

A estação do Barreiro, acahnada, em curva, cortada por duas ruas da villa, formada por dois lances entre os quaes ha uma forte pendente, com edifícios de varias orientações que impõem sujeições ao intrincavel e emaranhado feixe das suas linhas, estrangulada por construções que fazem d'ella um estreito corredor, é in-

suscetivel de adaptação racional ás exigencias presentes e futuras do tráfego, ainda á custa de larguissimo dispendio, não inferior ao custo de uma estação em Cacilhas. E quanto não ganharia o commercio em ter em Cacilhas os armazens de retem a pequena distancia de Lisboa, o commodo e economico embarque de mercadorias destinadas á exportação?

E' dispendioso o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, mas o seu rendimento é seguro e facil de calcular com certeza quasi mathematica.

E' o principal melhoramento a emprehender e que longe de originar sacrificios, será largamente remunerador do capital. Convém ainda notar que o plano elaborado se presta á realização gradual, o que mais a facilita. Haverá ainda que construir em Lisboa uma estação digna d'esse nome, problema dificil, mas cuja resolução é inadiavel.

No estudo dos melhoramentos da exploração technique, importa não fazer confrontos mal cabidos das linhas do Sul, que servem um tráfego regional pouco intenso, com as principaes arterias do paiz, vias de ligação internacional. O que é preciso é assegurar ás mercadorias rapidez e regularidade de transporte e o necessário resguardo.

Muito se tem feito onde nada havia quando o governo tomou conta das linhas, e mais se teria feito se não fosse a espada da Damocles de alienação pesando sobre elles durante tantos annos.

Importa pois prosseguir nas construções de caes cobertos economicos, que offereçam o necessário abrigo á mercadoria. Isto se está fazendo e fará certamente, ao mesmo tempo que se adquire mais material circulante.

Os agricultores, devidamente associados, poderiam construir, junto das estações, armazens, onde os trigos esperassem sem despesa de aluguer de sacaria e sem risco de avarias, o momento do transporte.

No anno findo cobriram-se 4.000 m.q na estação do Barreiro e está-se tratando de construir armazens em diferentes estações para servirem no proximo verão. Estão encommendadas 4 locomotivas, vão-se comprar 100 vagons, e realizar outros melhoramentos; está em construcção um excellente rebocador; vae ser illuminada a luz electrica a estação do Barreiro para facilidade da vigilancia e possibilidade de prolongar o serviço de mercadorias durante a noite.

Outro melhoramento importa ainda introduzir, vencendo a reluctancia que a elle se tem opposto: a ligação em Lisboa dos serviços do Sul e Sueste com os de outras linhas ferreas do paiz, hoje limitada ao tráfego de lás e ao serviço de banhos.

A alfandega proporciona as precisas facilidades; a direcção do Sul e Sueste toma sobre si o serviço da transmissão e do transporte até as estações da Companhia Real. Não se pôde, pois admittir que no systema de communicacões ferro viarias haja uma interrupção, e nenhuma administração pôde nem deve recusar-se a ligar serviços, mesmo sem tarifas combinadas. A situação presente é uma vergonha para as administrações de caminhos de ferro e determina incommodos e despesas injustificaveis, que o publico não deve tolerar.

Apontados os melhoramentos de diversas ordens, necessarios nas linhas do Sul e Sueste, resta indicar o regimen administrativo que mais lhe convém.

Por todas as razões devem manter-se na posse do Estado; assim o exige o interesse da agricultura. O Estado mantém tarifas moderadas, que uma compa-

nhia havia certamente de elevar, faz, quando é preciso, os necessarios sacrificios de receita para beneficiar a agricultura, como ainda ha poucos annos fez com a mira no desenvolvimento do consumo de adubos.

Hoje principalmente, que os augmentos de receita são integralmente consagrados ao melhoramento das linhas, importa perserverar no systema adoptado, remediando os males que veem de longe, aperfeiçoando os serviços, elevando o nível profissional do pessoal.

A posse das linhas do Sul por uma companhia anda ligada a tristes episodios da historia do nosso credito; a sua administração pelo Estado, racionalmente organizada, pol-as-ha em condições de prestarem a maxima somma de serviços á agricultura alemtejana sem novos sacrificios do thesouro.

LINHA DO ALGARVE

Uma das vantagens da organização dos caminhos de ferro do estado com autonomia administrativa, separada dos restantes serviços publicos, tendo receitas proprias que pódem applicar-se ao desenvolvimento da instituição, vantagem a que sempre havemos aqui tecido justos louvores, é seguramente a de que assim se tornou possivel a construcção das secções que completam as linhas ferreas sem grandes operações financeiras, sem embaraços, singelamente, simplesmente.

A esclarecida administração, a decidida boa vontade de todos, a provada competencia e dedicação dalguns technicos que alli trabalham, teem aproveitado as larguezas que a organização em vigor offerece a estas fecundas iniciativas, e assim ao passo que se vae melhorando o material circulante adquirindo-se vagons, locomotoras e collocando-lhes freios automaticos, ao passo que se beneficia o material fixo adquirindo-se carris de aço com maior peso, ao passo que se ampliam e se transformam as estações, que se dá um pequeno premio ao pessoal ferroviario das linhas do estado, aumentam-se as mesmas linhas com alguns kilometros a continua-se sem interrupção nestes prestantes trabalhos, numa orientação bem traçada e fielmente cumprida.

A linha do sul vae-se estendendo para Villa Real de Santo Antonio como é reclamado ha muitos annos instantemente pelos habitantes d'aquelle interessantissima e rica região. Essas reclamações vão ser agora satisfeitas.

Não se repetirá o facto que já se deu com a «Companhia do Sul» que obteve a concessão da linha de Faro a Villa Real e a deixou caducar, perdendo até os 50 contos de deposito, que tinha prestado como caução, em beneficio do Estado.

Limitá-se a fazer o projecto. Mas este projecto, como a companhia se propunha tão sómente fazer a construcção entregando depois a exploração ao estado, era subordinado principalmente ao ponto de vista da economia da construcção, abstrahindo das considerações que levou a preferir um traçado de exploração barata.

O projecto fazia sahir a linha da estação de Faro em reversão. As instalações ficariam ao lado da actual estação; os comboios vinham atraz e percorriam depois uma curva até voltar para sul novamente. Havia portanto duas reversões nas linhas do sul. Já tinhamos a de Beja, teríamos também a de Faro.

O engenheiro Trigueiros, que durante tantos annos consagrou a sua actividade a este caminho de ferro, não se conformando com esse traçado, mandou elaborar

novo projecto suprimindo-se a reversão. Foi o traçado pela frente da cidade de Faro, ou para o lado do mar.

Objecta-se porém que este traçado enfermava de varios males. Como o aterro seguia por de fôra dos mu-ro do caes, dizia-se que difficultava o serviço marítimo da cidade. Accrescentava-se que prejudicava a hygiene, a salubridade da terra, porque os dejectos dos canos ficariam represados entre os muros actuaes e o aterro que seria um verdadeiro dique.

Fez-se por isso um outro projecto que se approximasse mais dos caes e muralhas. Sahia como o anterior da estação de Faro, mas formava uma curva e contra curva para se cingir ás actuaes muralhas e terraplenos. Custavam os 500^m d'esta variante 21:834⁷000 réis, em virtude do empedramento que era forçoso construir para defender o aterro das aguas do rio; mas accrescia a despesa para um aterro destinado ao serviço marítimo, que tinha de ficar exteriormente á linha ferrea, a despesa em muros e a d'um abrigo para pequenas embarcações.

Era evidentemente desfavoravel esta variante. Por isso a antiga direcção optou pelo traçado directo com um aterro protegido por empedrado, á maneira dos aterros do porto de Lisboa e com uma pequena ponte girante para a entrada de barcos na dóca ou caldeira que serve o aterro ou dique em que assenta a linha fecha á maneira de corda do arco formado pelas actuaes muralhas.

Este traçado fica tambem mais barato, pois está orçado em 18 contos.

A circumscripção hidráulica que a esse tempo era dirigida pelo distinto engenheiro Adolpho Loureiro, conformou-se inteiramente com este projecto, não pondo objecções sob o ponto de vista do serviço do porto.

Foi depois o projecto ao conselho superior de obras publicas e minas que discutiu os traçados e preferiu tambem o direito, sendo este portanto aprovado.

Estavam as cousas nestes termos e iam as obras em execução, quando em dezembro de 1900 a camara de Faro em representação dirigida ao governo protestou contra a construcção com o traçado directo invocando motivos de salubridade e ainda as dificuldades no serviço marítimo.

Manda então o conselho dos caminhos de ferro de estado estudar uma nova variante pela parte posterior da cidade ou do lado de terra.

Este projecto não tinha uma reversão, mas tinha um retorno. Os comboios não sahiam da estação de Faro transpondo as agulhas do sul; voltavam atraz a 324 metros das agulhas do lado de Loulé e entravam na variante seguindo a ligar-se com o traçado primitivo a 8 kilometros de distancia.

Esta variante tinha quasi a extensão do traçado primitivo correspondente, ou apenas 280.^m a mais. Mas, em virtude do retorno, o percurso a fazer era o maior.

O custo da variante orçava por 19 contos, mas perdia se a despesa já efectuada na construcção com o traçado directo pelo lado do mar.

Attendendo se a isto tudo, attendendo-se a que na variante havia uma rampa de 17^m/_m em 1.000^m, e um declive de 17^m/_m em 820^m, sem um patamar em que pudesse construir-se um apeadeiro, ponderando-se que tinha de haver 5 paragens de nível, o que obrigava a despesas com casas de guarda e a despesas constantes com os salarios dos proprios guardas, vê-se que este traçado não só ficava tecnicamente muito inferior, mas commercialmente muito mais desfavoravel.

Assim o pensou o conselho de administração e assim o disse o conselho de obras publicas.

O nobre ministro das obras publicas não quis porém decidir esta questão sem ouvir os interessados.

Convocou por isso a reunir no ministerio deputados, pares do reino, auctoridades e outras pessoas do Algarve, como noutro logar do nosso jornal se diz, conviendo-os a formularem a sua opinião sobre o assunto.

Com um notavel acordo se pronunciaram pelo traçado realmente preferivel.

Faro fica melhorado notavelmente. Ganhá um porto de abrigo para pequenos barcos. A salubridade lucra, porque com um collector que leva os dejectos fóra do dique retira as suas emanacões dos canos da cidade. Pode accrescentar a sua area na parte mais valiosa que é a zona maritima.

Os lodos da baixa-mar ficam-lhe mais distantes. E' ter sobre tudo uma linha em boas condições technicas, linha que será até um encanto para os viajantes, que lembrará alguns pontos da linha de Cascaes.

A ponte girante, que é um ponto fraco, fica muito perto da estação e portanto sujeita a uma vigilancia mais effectiva.

E' por isso inteiramente para applaudir a resolução da commissão que mostrou comprehender bem as vantagens offerecidas pelo projecto que teve a primazia real.

PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria*

Direcção Geral dos Correios e Telegraphos

2.^a Repartição

2.^a Divisão

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão nomeada por portaria de 30 de janeiro findo: ha por bem auctorizar que seja aberta provisoriamente á exploração publica a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre o largo do Intendente e o Arco do Cego, ficando a empresa exploradora obrigada:

1.^º A colocar fios de resguardo em todos os pontos em que as linhas telegraphicais e telephonicas atravessem a linha por cima dos conductores electricos;

2.^º A estabelecer os signaes acusticos e visuaes, a fim de que a circulação se faça com segurança entre os kilometros 1,100 e 1,300 na rua dos Anjos.—Paço, em 21 de fevereiro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Obras Publicas

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu sollicitado que lhe seja paga a diferença entre a importancia que já recebeu dos complementos da liquidação da garantia de juro até o fim do anno economico de 1900-1901 e a dos mesmos complementos calculados para a extensão d'aquella linha ferrea fixada por portaria de 18 de novembro ultimo e que é em 46^o,64 superior á que serviu de base ao calculo dos complementos já satisfeitos: ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, aprovar a liquidação d'aquella diferença na importancia total de 687^o 517 réis e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.^º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja essa importancia paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, ficando assim definitivamente liquidado quanto diz respeito á garantia de juro relativamente á linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu desde a data da sua abertura á exploração até o fim do anno economico de 1900-1901.—Paço, em 25 de fevereiro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor:—Se os processos de liquidação dos impostos devem ser quanto possivel caracterizados pela simplicidade que, sem prejuizo da exactidão, reduza ao minimo o trabalho burocratico para o seu lançamento, mais indeclinável é este requisito quando se tem

de liquidar impostos lançados sobre rendimentos arrecadados pelo Estado, embora entrem em cofre diferente d'aquelle em que se arrecada o imposto.

Incidem sobre o rendimento dos caminhos de ferro do Estado — que tem hoje, consoante o regimen estabelecido pela carta de lei de 14 de julho de 1899, economia financeira distincta da do Thesouro—os impostos de transito e respecivo addicional de 6 por cento e o de sêllo, como sobre as linhas exploradas por companhias. A liquidação d'estes impostos, extremamente laboriosa, é feita mensalmente e as importancias respectivas são entregues pela administração ao Thesouro, com excepção do que nas linhas do Minho e Douro vae além de 74:272^o 346 réis e do producto integral dos impostos nas linhas construidas depois da promulgação da lei referida. Entre as receitas arrecadadas algumas ha, e assás consideraveis, sobre as quaes não incide o imposto de transito.

A taxa do imposto de sêllo é variavel para os passageiros com o custo do bilhete e da classe, e differe para as bagagens e mercadorias.

Para liquidar pois as quantias correspondentes aos impostos, que se acham englobados no rendimento arrecadado, são necessarios laboriosos calculos que aumentam o serviço da fiscalização e tornam demorada essa destrinça.

Seria, portanto, manifestamente preferivel a determinação do rendimento dos impostos pela applicação, ao rendimento bruto do trafego, que em cada mez se arrecada, de percentagens convenientemente fixadas, o que tornaria extremamente simples e rapida a liquidação.

Essas percentagens terão de ser diferentes para as linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, porque nas primeiras ha o serviço fluvial, cujo rendimento não está sujeito ao imposto de transito, e nas segundas é maior o numero de passageiros e de pequenas remessas de mercadorias, do que resulta mais consideravel importancia relativa do imposto do sêllo.

Não é difficult determinar essas percentagens pelo exame da estatística dos ultimos annos. Assim o rendimento bruto total do trafego, de 1891, em que se estipularam as taxas em vigor para o sêllo sobre remessas de mercadorias, até 1901, foi de 9.217:947^o 912 réis no Sul e Sueste, e de 11.877:622^o 527 réis no Minho e Douro; comprehendendo respectivamente as importancias de 376:142^o 233 réis e 504:430^o 027 réis de imposto de transito e addicional, e de 180:226^o 130 réis e 286:933^o 786 réis do de sêllo.

As percentagens médias dos impostos são, pois, 4,08 e 4,25 para o imposto de transito e 1,95 e 2,41 para o de sêllo.

A recente cobrança d'este ultimo imposto sobre os bilhetes de passageiros aumentou consideravelmente o seu rendimento, contribuindo, pois, conjuntamente com outras circumstancias, para alterar as percentagens correspondentes a cada imposto, que podem ser fixadas, com sufficiente approximação, em 3,95 e 2,25 para o transito e sêllo no Sul e Sueste e 4,25 e 3,15 no Minho e Douro.

Pela applicação d'estas percentagens ao rendimento arrecadado em cada mez, liquidar-se-hão rapidamente os impostos, com grande economia de trabalho e sufficiente rigor, pois que as diferenças accidentaes em cada mez compensam-se durante o anno.

Se nas linhas exploradas por companhias não é mais rigorosa a liquidação dos impostos, por maioria de razão se impõe essa simplificação nas do Estado.

Espero, portanto, que o projecto de decreto em que se determina o emprego do processo de liquidação indicada merecerá a approvação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 27 de fevereiro de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas.*

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

Artigo 1.^º A liquidação mensal e escripturação do rendimento dos impostos de transito e addicional de 6 por cento e do de sêllo nos caminhos de ferro do Estado será feita pela applicação ao rendimento bruto total do trafego, arrecadado durante o mez, das seguintes percentagens :

Direcção do Sul e Sueste:	
Imposto de transito e addicional.....	3,95
Imposto de sêllo.....	2,25

Direcção do Minho e Douro :	
Imposto de transito e addicional.....	4,25
Imposto de sêllo.....	3,15

Art. 2.^º As quantias liquidadas nos termos do artigo antecedente serão entregues pela administração dos caminhos de ferro do Estado, nos respectivos cofres, com exclusão do excesso do producto annual dos impostos, com relação á quantia de 74:272^o 346 réis, nas linhas do Minho e Douro e do producto integral dos mesmos impostos nas linhas abertas de novo á exploração, que serão incorporadas no fundo especial dos caminhos de ferro do Es-

tado, nos termos dos artigos 46.^o e 47.^o do regulamento de 2 de novembro de 1899, aprovado por decreto da mesma data.

Art. 3.^o As percentagens fixadas no artigo 1.^o do presente decreto poderão ser ulteriormente alteradas por períodos não inferiores a três anos.

Os Ministros e Secretários de Estado dos Negócios da Fazenda, e das Obras Públicas, Comércio e Indústria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 27 de fevereiro de 1902.—REI.—*Fernando Mattoso Santos—Manuel Francisco de Vargas.*

Senhor.—Por decreto de 31 de janeiro de 1901 dignou-se Sua Majestade a Rainha Regente crear a caixa de aposentações e socorros do pessoal administrativo e jornaleiro dos Caminhos de Ferro do Estado, e promulgar o respectivo regulamento.

A experiência tem mostrado a necessidade de esclarecer e completar algumas disposições d'aquele diploma, a fim de se puderem dispensar do serviço, sem durezas deshumanas, os empregados que pela sua idade e falta de forças se não encontram ao presente aptos para o desempenho das respectivas funções e cujo tempo de serviço lhes dá jus a auxílio igual ao que antes da criação da caixa era concedido aos invalidos.

Teem alguns bastante tempo de outros serviços que é justo contar para a aposentação. Também não pôde deixar de ser concedido às famílias dos empregados e operários, admittidos antes da constituição da caixa, que morram por desastre no serviço, auxílio igual ao estipulado em relação aos que forem admittidos sob a vigência do regulamento.

Casos ha de manifesta impossibilidade, comprovada pela prática de serviço, embora o exame médico não denuncie lesões que incapacitem absolutamente para o trabalho.

E preciso, portanto, que o parecer da junta médica não seja o documento único em que se baseie o processo de aposentação.

Ao pessoal que, sem ser do quadro dos caminhos de ferro, está ao serviço da Caixa, é justo conceder vantagens que ao pessoal ferro-viário proporciona aquella instituição.

O presente projecto de decreto tem por fim, tendendo ás considerações expostas, assegurar á Caixa de Aposentações o desempenho da missão que lhe compete, de assistencia e protecção do pessoal ferro-viário, permittindo, ao mesmo tempo, á administração ter, em serviço de tanta importância e responsabilidade, agentes validos.

Ouso, portanto, esperar que Vossa Majestade se dignará conceder-lhe a sua aprovação.

Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, 27 de fevereiro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria: hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1.^o Serão applicáveis aos empregados e operários dos Caminhos de Ferro do Estado, que contassem mais de dez e menos de vinte e cinco annos de serviço na data da constituição da caixa de aposentações e socorros, creada por decreto de 31 de janeiro de 1901, as disposições dos artigos 27.^o e 73.^o do respectivo regulamento, no caso de manifesta incapacidade para o habitual desempenho das suas funções.

Art. 2.^o Será contado, para os efeitos da aposentação, aos empregados e operários admittidos antes da constituição da caixa, todo o tempo efectivo de serviço do Estado como se fosse prestado nos caminhos de ferro.

Art. 3.^o A pensão de sobrevivência legada pelos empregados e operários admittidos antes da constituição da caixa, que morrem por desastre no serviço, será liquidada nos termos do artigo 29.^o do regulamento.

Art. 4.^o A pensão de reforma por desastre no serviço não poderá ser inferior ao limite estipulado no artigo 27.^o do regulamento.

Art. 5.^o A verificação da incapacidade dos empregados e operários dos Caminhos de Ferro do Estado terá por base, além do parecer da junta médica, prescripto no artigo 24.^o do regulamento da caixa, as informações circunstanciadas do respectivo director e chefe do serviço acerca da sua aptidão para o desempenho das funções do cargo.

Art. 6.^o O serviço da caixa de aposentações e socorros é equivalente, para os efeitos de aplicação do respectivo regulamento ao pessoal nella empregado, ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro e Secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria assim o tenha entendido e façam executar. Paço, em 27 de fevereiro de 1902.—REI.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Considerando a necessidade de prosseguir, tão rapidamente, quanto o permitem os recursos disponíveis, na construção do prolongamento da linha do Sul, de Faro a Villa Real de Santo António, e de fixar portanto definitivamente a respectiva diretriz;

Considerando que contra o traçado directo pela frente da cidade de Faro representaram os seus habitantes, pedindo que se dê preferência a outro traçado que, passando junto da cidade e ao norte d'ella, deixaria livre as suas comunicações com o mar, à custa de manobras supplementares dos comboios na estação de Faro;

Considerando que o custo do troço entre Faro e Olhão, tendo em conta trabalhos já feitos, será sensivelmente o mesmo pelas duas directrizes indicadas;

Considerando que a escolha definitiva deve ter por criterio o interesse regional:

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma comissão composta dos Pares do Reino Conselheiros Luiz Frederico de Bivar Gomes da Costa, José Bento Ferreira de Almeida, José Joaquim Coelho de Carvalho e José Gregorio de Figueiredo Mascarenhas, e dos Deputados Matheus Teixeira de Azevedo, Domingos Eusebio da Fonseca, Agostinho Lucio da Silva, Francisco Roberto de Araujo de Magalhães Barros, Frederico Alexandre Garcia Ramirez, João Carlos de Mello Pereira de Vasconcellos, do Governador Civil do distrito de Faro, João José da Silva Ferreira Netto, do inspector geral do Corpo de Engenharia Civil, Conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes, e dos vogais da comissão executiva do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira e José Fernando de Sousa, o primeiro dos quais servirá de presidente e o ultimo de secretario, aprecie a reclamação dos habitantes de Faro, e faça o confronto das duas directrizes sob o ponto de vista das conveniências locaes e do interesse regional, propondo a solução que mais cabalmente os possa satisfazer.

Paço, em 27 de fevereiro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Para darmos cabimento aos diplomas ultimamente publicados, retiramos para o proximo numero a continuação do programma do concurso das pontes sobre o Douro.

NOTAS DE VIAGEM

XI

A linha do Arlberg

De Schaffhausen para o leste, Constança e margens do lago, o viajante pôde ir por tres caminhos diversos: pelo Rheno em vapor, pela linha férrea de Baden margem allemã do lago, ou pela linha suissa margem sul.

Francamente não se sabe qual dos caminhos é preferível, em questão de attractivos, porque todos são deliciosos; se se olha a tempo e dinheiro, a mais rapida e economica é a via suissa.

Tambem de Constança, cidade que não vi, porque tinha pressa de seguir á Austria, se pôde continuar para leste, por duas vias á escolha, o caminho de ferro ou o vapor; neste caso, porém, a preferivel é a do lago.

Ahi temos a interessante situação de estar entre tres paizes; á esquerda a Allemanha, a Suissa á direita e na frente as montanhas do Tyrol, a Austria.

Tem o lago 64 kilometros de comprimento e 12 de largura, mas desde Constança a Bregenz não se percorrem mais que uns 40 kilometros.

O vapor segue directo a Lindau onde saem os passageiros que se dirigem a Munich, mas eu que não viajei só para ver cidades e gosto de percorrer as linhas férreas notaveis, preferi seguir a Bregenz para ver a importantissima linha do Arlberg, uma das mais notaveis da Europa, embora para isso tivesse, como tive, que alongar o caminho.

Os barcos do lago são bellos, commodos e com serviço excellente; e o almoço, servido no convez, mais que bom e baratissimo; apenas 2,25 fr., o que corresponde a pouco mais de 400 réis nossos. Durante a refeição vão se vendendo os panoramas das duas margens.

Quem tem que seguir no rapido em combinação com

a chegada do vapor não tem tempo de despachar as bagagens e fazel-as visitar pela alfandega austriaca.

Mas tudo isso se remedia, porque no vapor se vendem bilhetes do comboio, para todos os pontos, se despacham as bagagens, e os guardas aduaneiros verificam os volumes.

Tudo feito com muita amabilidade, muito sorriso e cortezia que dispõem bem os passageiros.

A viagem no lago, sendo muito agradável, não tem, contudo, interesse especial.

Chegados a Bregenz o vapor encosta ao cais e há que não perder tempo para tomar o comboio, quem viajou na carreira que chega ao meio dia e 45, devendo seguir no comboio da 1 hora.

O material do comboio é bom, todo de veículos de corredor lateral com w. c. em todos, e as passagens d'uma a outra carruagem fechadas por sistema *harmonium*. Há carros directos para os diferentes destinos, Vienna, Salzburg, Munich, etc.

A linha segue o valle do Rheno até Feldkirch, onde curva para a esquerda, tomando o do Ill que em breve atravessa numa bella ponte em situação pittoresca. Deve-se então olhar a linha do lado direito e vêr-se-há na montanha o caminho por onde temos que descrever uma grande curva.

Estamos em plena montanha do Arlberg de que nos vamos preparando para subir aos pontos mais elevados nesta maravilhosa linha.

Em Bludens é engatada, para isso, uma segunda loco motiva, e assim, em dupla tracção, lá vamos atacar a grande rampa, deixando o valle do Alfenz e seguindo sempre por outros lindíssimos.

Convém que o viajante busque logar à direita para vêr nas taboletas que estão à entrada de todos os tunneis e viaductos, o nome destas obras d'arte e sua extensão e altura; são muitos e sucessivos uns e outros.

A construcção d'esta linha, uma das mais notáveis da Europa, foi, todavia, feita com grande rapidez, de 1880 a 1884, sob a direcção do engenheiro Julio Lott. As rampas que vamos subindo bem mostram as dificuldades que ella teve para a sua execução.

Entre as suas obras d'arte figura uma galeria de uma forma especial; mixto de tunnel, de muro de suporte, de muro de revestimento e de varanda, foi o meio empregado p'ra resistir á queda das avalanches que, no inverno, se precipitam da montanha.

Parece que vamos em caminho de ferro pelas arcadas do Terreiro do Paço. Unicamente não esbarramos com políticos,—era descarrilamento certo.

Logo a seguir a galeria temos um bello tunnel de 506 metros e depois subida mais violenta até Langen a 1.218 metros, e, ao sahir da estação, o grandioso tunnel de 10.270 metros, construído de 1880 a 1883 custando 16 milhões de florins ou uns 8.000 contos da nossa moeda.

Sobe em rampa de 15 até mais de meio, descendo depois em rampa de 2, sendo o seu ponto mais alto a 1.310 metros com uma carga de 478 do colo do Arlberg. O comboio rapido que me levou, passou-o em 13 minutos.

Não páram porém as obras d'arte que se sucedem, entrecortando a vista de bellos panoramas, como o da bonita villa de Flirsch, à esquerda, e o esplendoroso horizonte montanhoso que nos vae aparecendo na frente. D'este ponto em deante as paisagens mais interessantes são à esquerda.

As casas teem uma construcção particular, em virtude de serem fundadas em terrenos falsos, pelo que são de pedra até meio, e madeira desde o pavimento superior.

Chegamos a Landeck onde atravessamos o Inn que dá, com a sua ponte, o nome á cidade a que nos dirigimos (Innsbruck, ponte do Inn).

Continuamos seguindo sempre o curso do rio, deixando o terreno montanhoso, os tuneis, pelas pontes sobre o Inn, vendo entre lindos panoramas que seria longo enumerar, em Stams, a grande abbadia, muito antiga e a mais rica do Tyrol. Conhecer a-ha o leitor que fizer esta viagem, vendo a á direita, com as suas duas enormes torres redondas.

Mais algumas estações e pequenas cidades, sempre em posições pittorescas, e chegamos á capital do Tyrol—entrando na longa estação que na sua parte exterior acompanha toda a face d'uma praça, não menos de 100 metros.

Innsbruck é uma cidade pequena mas bonita, rodeada de montanhas que formam o fundo das suas ruas principaes, ainda com os seus lençóis de neve no mes d'agosto.

Tem alguns edifícios notaveis e poucos monumentos.

O traje característico do povo tyrolez, os seus cantos, musicas e danças á noite nas Stadtsäle e outras cervejarias, são grande novidade para o excursionista.

Não tem viação electrica e só duas linhas de via reduzida de tremvias a vapor a pontos dos arredores muito pittorescos.

Estes estreitos mas longos comboios de 6 e mais carruagens percorrem a rua principal, parando em pontos certos. Feios a valer e já a pedir reforma ou, pelo menos, pintura.

Muito notável a egreja dos Franeiscanos. O viajante que não queira perder tempo pode, chegando de tarde, ver a cidade na manhã seguinte e tomar o comboio das 10 da manhã para Munich, almoçando em transito.

PARTÉ FINANÇEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães

Balancete de 28 de fevereiro de 1902

Activo

Capital empregado :	
Construcção até Guimarães	827:808\$639
Prolongamento até Fafe	22:236\$927
Materiaes em deposito	27:008\$645
Devedores diversos	26:352\$649
Exploração. Despesas geraes de 1902	4:642\$121
" " " 1901	28:926\$743
Gerencia (despesas da séde) de 1902	436\$285
" " " 1901	2:789\$606
Conta de juros de 1902	722\$428
" " " 1901	27:883\$895
Dividendo de 1901	17:844\$000
Caixa	502:481
	087:124\$419

Passivo

Capital :	
Accões	300:000\$000
Obrigações	537:030\$000
Accionistas, seus créditos	115\$500
Depositos e fiancas	1:385\$432
Contas em liquidação	7:422\$819
Exploração, receita geral de 1902	14:884\$955
" " " 1901	98:675\$874
Dividendos a pagar	945\$000
Juros de obrigações a pagar	801\$370
Retenções geraes	11:939\$437
Fundo de amortização	2:970\$000
Fundo de reserva	8:000\$000
Lucros e perdas	2:054\$032
	087:124\$419

Porto, 8 de março de 1902.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 mars 1902

L'explosion de reprise avait été trop rapide et violente pour que l'impulsion première puisse se maintenir facilement, le tassement se continue avec une monotonie qui commence à causer quelques inquiétudes.

Sans que l'on puisse qualifier de recul la marche en arrière de ces dernières bourses, on est forcée de reconnaître que la mauvaise tenue finit par produire une impression plutôt gênante, et l'ensemble de la cote en est sensiblement affectée.

Depuis plus de six mois le groupe des mines est devenu le grand moteur du marché, c'est donc sur lui que se règlent toutes les tendances et tout dernièrement elles ont été peu brillantes.

Sans autre raison qu'une poussée peut être un peu trop rapide, les mines reculent sensiblement; la capture de lord Methuen par les Boers, bien que ce soit le grand événement du jour, semble même inaperçue.

Tout le monde s'accorde à reconnaître que ce piétinement ne peut être que favorable à la consolidation générale du marché encore affaibli par la longue période de crise qu'il vient de traverser, néanmoins, si ce recul continuait encore, on pourrait craindre l'échec de tout mouvement de reprise; les capitaux sont encore timorés, et leur confiance ne peut s'asseoir qu'avec une stabilité du marché inconnue depuis longtemps.

Rien à dire des fonds d'Etat. Les actions de nos grandes compagnies de chemins de fer accusent un certain raffermissement.

En métallurgie la détente de la crise s'accentue de plus en plus, l'activité renait dans toutes les usines, et les prix de vente se relèvent; les nouvelles d'Allemagne sont plus satisfaisantes, et la consommation nationale subitement augmentée arrête la concurrence faite en Belgique et le nord de l'Europe.

C'est encore en France que la reprise semble plus caractérisée; l'approche de la bonne saison amène en effet de gros ordres pour le bâtiment et le vote par le parlement et le conseil général de la Seine, des grands travaux va encore redonner un mouvement d'activité à notre place.

Les Aciéries de la Marine passent à 1.400 frs., Chatillon-Commeny à 1.000 frs., les Aciéries du Nord et de l'Est à 1.410 frs. et les Aciéries de France à 800 frs.

Modifications insignifiantes à signaler en Chemins de fer étrangers. Les obligations des Chemins Portugais ne s'éloignent guère de leurs cours précédents: le change est beaucoup plus favorable que par le passé à 30 %.

Les recettes du 1^{er} Janvier au 28 février sont en légère diminution de 15.360 frs.

L'amélioration des prix du zinc se fait ressentir un peu plus chaque jour et le mouvement commencé permet d'espérer qu'il ira plus loin.

Le marché charbonnier conserve sa fermeté: Carmaux, bien influencé par les résultats du dernier exercice, s'avance à 1.678 frs., Montrambert à 950 frs. et Pennaroya à 1.135 frs.

Les Charbonnages du Tonkin progressent à 1.440 frs. — un acompte de 30 frs. vient d'être détaché et il est vraisemblable que le solde sera d'égale importance.

Harpener semble intéressant à 1.250 frs.

Dans le groupe russe, toujours même tenue, et tant qu'une nouvelle importante n'aura pas modifié la situation industrielle actuelle, nous resterons dans le statu quo.

La Sosnowice, ex-coupon de 85 frs., clôture à 1.910 frs., la Briansk à 430 frs. et la Kertch à 210 frs.

Les Constructions Mécaniques, sur l'annonce que les usines seraient affermées à la Dnieproviene qui verserait 75 %, s'avance à 205 frs.

Les Sociétés de Constructions Maritimes, dont les variations de cours sont assez limitées, n'en conservent pas moins une bonne tenue relative.

Nos Compagnies de Navigation se retrouvent plutôt lourdes.

La reprise sur les Mines d'Or s'est subitement ralentie ces jours derniers, sans autre raison appréciable qu'une marche trop précipitée dans la hausse.

Néanmoins nous ne croyons pas à un nouveau mouvement de recul bien prononcé, car les nouvelles de l'industrie continuent à rester bonnes et la reprise du travail dans les mines s'effectue d'une manière satisfaisante.

L. C.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1902.

Ainda, e sabe Deus até quando, os credores externos. Volta agora a falar-se, e com mais insistência, em um remate proximo da já velha questão do convenio, sem que todavia, nada de positivo transpire das nossas estações officiaes, acerca das bases do contracto definitivo. Muito pelo contrario, o governo véla, ferozmente, sobre o sigillo das negociações entabolasadas, não trepi-

dando, para o efecto, em atropellar liberdades e leis. Ainda assim, tudo recebemos por desconto dos nossos peccados, se vissemos este calculo extrahido quanto antes, perita e felizmente, da bexiga nacional ..

E' temerario, por emquanto, assentar-se juizo sobre a especie dos compromissos que nos esperam, pois que para isso só temos informações, mais ou menos phantasiosas e gratuitas, dos jornaes que lá por fóra se occupam do assumpto. Reduzir-se a metade o capital nominal da dívida, constituirem-se novos titulos amortizaveis de 3 %, extinguir-se a participação dos credores no excesso sobre 11.400 contos das receitas alfandegarias, tudo isto são condições mais ou menos apregoadas, mas que não teem, por emquanto, o minimo apoio official, directo ou indirecto, a sancionar-as.

* Continuam morosos os trabalhos da assembléa geral extraordinaria do Banco de Portugal.

As emendas de alguns accionistas ao projecto de contracto com o governo, elaborado pela comissão eleita na mesma assembléa, ficaram sobre a mesa a fim de serem oportunamente discutidas e votadas. Mais opportuno ensejo teremos de as avaliar, quanto constituido e aprovado o contra-projecto a apresentar ao governo. Mesmo porque é natural que, no decorrer das discussões outros alvitres e variantes se apresentem ainda ao criterio da assembléa.

Agora, quanto aos apregoados incidentes ocorridos nas reuniões de 3 e 9 do corrente mês, nem a indole d'esta *Gazeta*, nem os nossos habitos pessoais se amoldam á critica do assumpto. Para quê e com que utilidade? Tratamos aqui, como sabemos e podemos, de questões de interesse publico, nunca de melindres e paixões individuaes. Todavia acompanhamos esses muitos a quem temos ouvido lamentar o ocorrido, pela qualidade do assumpto e impropriedade do logar.

* Já por diferentes vezes nos temos referido, nestes boletins, a um falado projecto do sr. ministro da fazenda sobre a remodelação da nossa moeda divisionaria, e frisámos, ao mesmo tempo, a urgencia d'esse projecto, que viria pôr um dique ao desbragamento nas falsificações de moeda de nickel e de cobre.

Pois vân correndo os dias e os meses, o projecto não vem á luz do parlamento e as coisas caminham na mesma aceitada feição que até aqui.

* Agora, o movimento bolsista da quinzena finda:

Valores do Estado: O mercado de inscrições que, no precedente boletim registáramos frouxo, parece agora querer reanimar-se, e, sem embargo de não faltarem vendedores, as cotações foram recuperando o perdido, mantendo-se hoje a 39,30 titulos grandes e 39,60 titulos pequenos. Em obrigações houve falta de transacções, ficando: as de 4 1/2 % 1888 a 58\$700, as de 4 % 1888 a 21\$500, e as de 18,0 4 % a 50\$800.

Acções de bancos e companhias. — Nas do Banco de Portugal algumas operações se efectuaram, firmando-se a cotação a réis 148\$000.

As dos outros bancos rarearam, fechando sem vendedores, para o Banco Commercial a 134\$000, para o Lisboa & Açores a 124\$500. Em Banco Ultramarino, poucas transacções a 120\$000. As acções da Companhia dos Tabacos tiveram bastantes pretendentes fazendo-se regulares operações entre 144\$000 e 145\$500. As dos Phosphoros foram-lhes também na corrente, tendo-se cotado entre 79\$100 e 80\$000.

Obrigações do Crédito Predial. — Foram d'esta vez mais procuradas que na precedente quinzena, ficando as cotações, para prediaes 6 % a 95\$000, 5 % a 93\$650 e 4 1/2 % a 90\$000.

Empresas africanas. — Pouco ou quasi nenhum movimento em acções da Companhia de Moçambique, ficando os preços a 11\$300 para o fim do corrente. As da Zambezia foram, d'esta vez, mais concorridas, realizando-se operações a 4\$800 e 4\$650 também para fim de março.

As obrigações Atravéz d'Africa estão estacionarias a 84\$000, com poucas transacções realizadas.

E ahi fica o que nos parece mais digno de registo. L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	41 1/16	41	Desconto no Banco
" cheque ..	40 3/4	40 5/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	698	700	No mercado.....
" cheque ..	704	705	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v....	282	283	Cambio do Brazil.....
" cheque....	285	286	Premio da libra
Francfort 90 d/v ..	282 1/2	283 1/2	1\$380 e
" cheque ..	285 1/2	286 1/2	1\$410
Madrid cheque ...	840	850	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO														
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	-	-
Lisboa: Inscrições de assent.	39,05	39	39,02	39,05	39,05	39,05	39,15	39,21	39,30	39,30	39,25	39,25	39,30	-	-
" coupon	39	39	39	39,01	39,02	39,05	39,15	39,25	39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	-	-
Obrig. 4% 1888	20.800	-	-	-	21.100	-	21.250	-	21.500	-	-	21.500	-	-	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon....	-	-	50.800	50.800	50.700	50.800	-	-	50.800	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent.....	-	-	59.000	59.000	59.000	59.000	-	-	58.700	58.700	58.700	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int ..	-	-	-	57.000	58.500	57.000	-	-	-	58.500	58.500	-	-	-	-
" 4 1/2 % externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	121.500	-	-	-	120.000	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	145.500	146.000	146.300	146.300	-	147.000	148.000	148.000	-	148.000	148.000	148.000	-	-
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	120.500	-	-	-	120.200	-	120.200	120.200	120.200	120.000	120.000	120.000	120.000	-	-
" " Lisboa & Açores	124.000	124.000	-	124.500	-	-	-	124.500	-	-	-	124.500	124.500	-	-
" Tabacos coupon ...	140.500	140.200	140.200	140.300	141.000	142.300	145.500	147.500	147.000	145.500	144.000	143.000	141.500	-	-
" Comp. Phosphoros.	78.000	78.100	-	-	78.800	78.800	79.000	79.100	79.100	-	80.000	79.800	79.800	-	-
" " Real.....	-	-	16.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%	95.000	95.150	-	-	-	-	94.500	95.000	-	95.500	-	-	-	-	-
" " 5%	93.560	93.500	-	-	-	-	93.500	-	93.650	93.500	93.650	-	95.150	-	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	-	-	91.200	91.200	91.200	-	-	91.700	-	91.200	93.500	-	-
" C. Real 3% 1º grau	-	-	-	-	81.500	-	-	-	-	-	-	-	81.500	-	-
" " 3% 2º grau	24.750	-	-	-	24.100	24.100	-	24.300	-	-	-	24.800	-	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	57.000	-	58.000	-	-	-	58.000	81.100	-	-
" Atravez Africa.....	-	83.300	-	-	84.000	84.000	-	84.000	-	84.000	84.000	84.000	24.750	-	-
Paris: 3% portuguez	28,55	28,47	28,60	28,85	28,87	28,95	28,75	28,77	28,82	28,82	28,77	28,85	-	-	-
Acções Comp. Real.....	73	72	74	-	-	-	-	-	73	74	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres.....	-	-	-	-	-	-	-	-	34	33,50	33,50	32,50	-	-	-
" Norte de Hespanha.	184	187,50	187	-	185	183,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	268	272,50	272	-	269	270	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	205	203	206	205	198	199,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau	-	-	345	349	349	349	349	-	348,50	-	349	348	-	-	-
" " 2º grau	104	104,50	104	105	105	109	104	105	105	106,75	105	105	-	-	-
" C. Beira Alta.....	80	-	78	79,25	78,50	78,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres	93,50	94,50	93	91,50	-	92,50	-	-	-	-	90	-	-	-	-
" N. Hesp. (1º hyp.)	308	308	307,75	309,50	308,75	309,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	28,25	28,12	28,12	28,37	28,50	28,50	-	28,37	28,37	28,50	28,37	28,75	-	-	-
Obrig. Atravez Africa	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	71,93	71,93	71,93	71	71	71	71,25	71,88	71,88	71,88	71,88	71,43	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa	71	71,15	71,15	71,15	71,15	71,15	71,75	71,75	71,75	71	71	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1902 Réis	1901 Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rede e nova não garantida	19 25 Fev.	693	64.599.000	93.216	693	67.447.668	97.326	577.721.000	578.769.853
	26 4 M. ^{ro}	"	59.630.000	86.046	"	65.996.969	95.233	637.351.000	644.766.822
Nova rede garantida	19 25 Fev.	380	8.544.000	22.484	380	9.229.332	24.287	80.147.000	81.863.147
	26 4 M. ^{ro}	"	8.044.000	21.168	"	9.085.031	23.907	88.191.000	90.948.178
Sul e Sueste	22 28 Jan.	488	23.109.525	47.355	488	19.662.710	40.292	92.192.790	70.903.845
	29 4 Fev.	"	21.916.575	44.911	"	24.345.091	49.887	114.109.365	95.278.936
	5 11 "	"	17.971.380	36.826	"	18.538.720	37.989	132.080.745	113.817.656
Minho e Douro.....	22 28 Jan.	353	28.407.513	80.474	353	21.505.156	60.921	96.347.140	84.631.614
	29 4 Fev.	"	21.051.754	59.636	"	22.142.020	62.725	117.398.702	106.773.634
Beira Alta	29 4 Fev.	253	7.540.000	29.802	253	7.089.812	28.022	31.729.584	30.118.054
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	22 28 Jan.	105	1.406.483	13.395	105	1.189.910	11.332	5.472.934	5.223.666
	29 4 Fev.	"	1.379.693	40.579	34	1.576.960	46.381	6.862.223	7.015.434
Guimarães.....	5 11 "	"	1.206.915	35.497	"	1.168.580	34.370	8.069.1	

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pista de Janeiro a Outubro

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo		
I — Animaes vivos	1901	1900
II — Materias primas para as artes e industrias	2.851.069	2.319.242
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	21.890.700	23.037.108
IV — Substancias alimenticias	5.587.143	5.616.668
V — Apparelhos, instrumentos, ma-chinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.	11.117.338	12.660.431
VI — Manufacturas diversas		
Taras		
Total	49.330.997	50.038.654
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos	2.972.401	3.384.427
II — Materias primas para as artes e industrias	5.009.183	4.924.703
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.076.438	2.186.014
IV — Substancias alimenticias	12.932.430	13.752.386
V — Apparelhos, instrumentos, ma-chinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	86.305	136.234
VI — Manufacturas diversas	1.576.002	1.869.220
Total	23.652.849	26.252.993

Associação Commercial do Porto

Está publicado o relatorio da Direcção da Associação Commercial do Porto no anno de 1901. Agradecemos vivamente a offerta do exemplar que acabamos de receber.

Das diferentes questões em que a Associação interveiu, quer por iniciativa propria, quer levada de solicitações dos seus consocios, ás quaes pressurosamente procurou attender, sempre que isso lhe pareceu de justiça, encontra-se em capitulos especiaes desenvolvida noticia.

E' este relatorio bem digno de ser lido e meditado por quantos se interessam de seguro animo e de coração pelos grandes assumpto's da vida económica portugueza. Já assim o fizemos em mais de um dos seus substanciosos capitulos, mas mais particularmente nos detivemos na apreciação da parte da correspondencia em que se encontram reunidos todos os documentos que atestam a criteriosa intervenção da Associação Commercial do Porto nos serviços ferroviarios que se prendem com a ideia da construcção de um caminho de ferro entre Guimarães e Famalicão.

A Associação Commercial de Guimarães pediu á Associação Commercial do Porto que não fôsse hostil áquella ideia, e neste sentido ella interveiu junto do Governo.

Assim se levantava de novo o pedido de concessão para o estabelecimento, no leito das estradas n.ºs 4 e 31, de uma linha ferrea americana, de via reduzida, com tracção a vapor, entre a cidade de Guimarães e a villa de Famalicão.

A Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães interveiu logo neste caso e justificou a sua intervenção, não só pela necessidade de defender os seus interesses,

que a exploração de uma outra linha concorrente em parte do seu percurso não podia deixar de prejudicar, mas tambem com o fundamento do prejuizo da cidade e praça do Porto, nas suas aspirações e projectos de atrair ao seu meio o movimento do transito ferroviario de passageiros e mercadorias, que seriam tambem afectados por virtude da ligação directa em que d'aquelle modo perderia o seu porto marítimo artificial com o centro da província do Minho, por via da Senhora da Hora e caminho de ferro da Povoa e Famalicão.

Por outro lado, os engenheiros requerentes da referida concessão dirigiram-se igualmente áquella corporação, expondo a natureza do seu pedido, a qual diziam de influencia perfeitamente local e restricta aos dois concelhos de Guimarães e Famalicão, e sem ligação com outra qualquer linha ferrea estabelecida. E pediam á Associação Commercial do Porto que não lhes puzesse embaraços á referida concessão.

D'aqui se deprehendia haver na questão diferentes interesses em conflicto. Mas a Associação, embora lhe merecesse, como justo era, toda a sympathia uma empresa como a do caminho de ferro de Guimarães, que nasceu unicamente e unicamente se sustenta da iniciativa particular, sem auxilio nem responsabilidades do Estado — não quiz pronunciar-se nem por uma nem por outra das partes interessadas, deixando aos poderes publicos a apreciação rigorosa das reclamações, e a manutenção do direito de todos, por forma a guardar-se o justo equilibrio que convém indistinctamente ao interesse superior e geral da nação.

E foi exactamente por este lado que a Associação interveiu, começando por lembrar ao Governo a somma de esforços e a intensidade de aspirações com que a cidade e a praça do Porto teem desde muito longa data instado sempre pela realização do projectado prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões, como sendo esse o meio mais facil, mais prompto e por certo o mais economico de comunicação entre aquelle porto marítimo e o interior das províncias do Minho e Douro e o que tem, além d'estas, mais a vantagem de assegurar a conservação dos grandes valores imobiliarios estabelecidos ao percurso da cidade, que esse ramal das linhas do Estado já hoje, em grande parte, atravessa, valores que uma brusca mudança de traçados e de itinerarios não pôde deixar de affectar muito profundamente.

A ligação de Guimarães a Famalicão, por uma via accelerada, pôde trazer consigo a comunicação directa, num futuro mais ou menos proximo, do centro da província do Minho com o mar, por via do caminho de ferro do Porto à Povoa e Famalicão, e ramal da Senhora da Hora a Leixões, como acima dissémos, e, portanto, podia ter o perigo e os inconvenientes d'aquelle mudança, e importar um sacrifício d'aquelles valores.

Prevendo porém a hypothese de que o deferimento e o patrocínio do Governo ao pedido de assentamento e exploração da nova linha representassem uma renúncia ao antigo projecto de comunicação por meio do prolongamento do ramal da Alfandega, e ao principio economico que significa o mesmo projecto, a Associação logo manifestou que o commercio portuense e em geral a cidade do Porto nunca poderiam conformar-se perante uma tal circunstancia, sustentando, acima de tudo, que aquelle porto de Leixões deveria ser necessariamente a testa de linha de um caminho de ferro, de via larga, passando directamente dentro do perimetro da cidade do Porto, afim de não lhe affectar sensivelmente as suas condições de vida económica e de movimento mercantil.

Companhia Nacional

O relatorio annual desta companhia, relativo á gerencia do anno findo, baseia nos algarismos as suas informações, e estes falam bem alto mostrando que ella está a entrar no verdadeiro periodo da normalidade financeira.

As receitas das duas linhas, Mirandella e Vizeu foram, quasi positivamente eguaes ás do anno anterior, uns 89.190.811 réis, mas as despesas subiram um pouco, 4,5 contos, o que elevou o coifficiente da exploração de 62,34 a 67,25.

O movimento nos dois ultimos annos foi:

	Mirandella	Vizeu	Total
Numero de passageiros	1900	33.928	50.860
	1901	35.920	54.116
Numero de toneladas	1900	625	784
em grande velocidade	1901	694	798
Numero de toneladas	1900	26.153	12.898
em pequena velocidade	1901	26.017	11.993
			84.788
			90.036
			1.409
			1.492
			30.051
			38.010

Vê-se pois que houve no conjunto das duas linhas um aumento de 5.248 passageiros; um aumento de 83 toneladas em grande velocidade e uma diminuição de 1.041 toneladas em pequena velocidade.

Sobre o caminho de ferro de Mirandella diz a direcção:

"Desejando ser agradavel aos habitantes da parte norte do distrito de Bragança, satisfazendo suas instantes e antigas sollicitações, resolveu o Governo abrir concurso para a construcção e exploração da linha ferrea, que, seguindo de Mirandella, nosso actual terminus, servisse aquella região, e, passando por Macedo de Cavalleiros, chegasse a Bragança, capital do distrito.

Com quanto nos parecesse desde logo não ser propicia a occasião para emprehendimento d'esta natureza, subsistindo razões que por vezes já expuzeram a influentes locaes para a hypothese d'esta Companhia se apresentar no concurso, entendemos do nosso dever, uma vez que elle estava aberto, procurar a approximação de diversas entidades, que nos poderiam habilitar com os recursos pecuniarios, expondo-lhes as condições tecnicas, que estudaramos, e pedindo-lhes a sua cooperação dentro de limites que as condições do concurso e as circumstancias da Companhia naturalmente traçavam.

Depois de algumas reuniões comunicaram-nos as referidas entidades não poderem, dadas as circumstancias actuaes do mercado, satisfazer o nosso pedido, vindo d'este modo, com a sua resposta, mostrar serem bem cabidas as razões anteriormente por nós expostas aos interessados."

Finalmente sobre as obrigações da 2.^a série conclue o relatorio:

"Como sabeis, no plano de reorganização da Companhia em bases solidas, entrou o proposito de retirar da circulação as obrigações da 2.^a série, para o encargo das quaes não chegava a importancia da garantia de juro, a que o Governo se obrigou.

No decurso do Convenio temos conseguido amortizar extraordinariamente por compra a quasi totalidade d'ellas, que existia em circulação, havendo apenas hoje em poder de quatro possuidores um numero limitadissimo (94).

Resolvendo acabar com o sorteio para amortização d'esta série, que é de 12.000, simplificando o serviço, temos em nosso poder igual numero de obrigações da 1.^a série, de primeira hypotheca, nos termos dos estatutos, para trocar pelas de 2.^a série, que serão annulladas.

Convidamos por isso os possuidores das obrigações da 2.^a série a virem trocal-as por outras da 1.^a, de igual typo de capital e juro, habilitando-se d'este modo a serem favorecidos na amortização por sorteio em harmonia com a respectiva tabella."

O pagamento dos dois coupons d'este anno será feito á razão de 750 réis cada um.

A assembléa geral anunciada para hoje.

A assembléa não reuniu hoje, por falta de numero, ficando transferida para 31 do corrente.

Procedeu-se ao sorteio d'obrigações, sahindo sorteados os n.^o 3.921 r 3.925 — 8.156 a 8.160 -- 17.421 a 17.425 — 19.700 a 19.710 — 28.966 a 28.970.

Caminho de ferro de Bragança

O sr. Governador Civil de Bragança veiu a Lisboa para conferenciar com os srs. Presidente do Conselho e Ministro das Obras Publicas sobre a conveniencia de ser feita a adjudicação da construcção da linha de Mirandella a Bragança ao sr. João Lopes da Cruz, unico concorrente que se apresentou.

Consta-nos que d'essa conferencia resultou a certeza de que ainda na presente sessão legislativa será convertida em lei a respectiva auctorização.

Esta noticia causou em todo o distrito de Bragança o mais vivo entusiasmo. Em Macedo de Cavalleiros realizou se um importante comicio em que estavam representados todos os partidos politicos pelos seus mais distintos e valiosos elementos, approvando se uma representação a El Rei e ao Governo no sentido de ser abreviada quanto possível a construcção da nova linha.

O Jornal noticiou que o par do reino sr. Eduardo José Coelho realizara uma conferencia com o sr. Ministro das Obras Publicas sobre o concurso para a construcção d'este caminho de ferro, acrescentando haver com o empreiteiro, sr. João Lopes da Cruz, um importante grupo de capitalistas a auxiliar-o nessa empresa.

O sr. Eduardo José Coelho, accusado de pôr embraços á realização d'aquelle caminho de ferro, consta que do modo mais peremptorio, e sob a sua responsabilidade individual, declarára ao sr. Ministro das Obras Publicas que apoiaria incondicionalmente a realização d'aquelle indispensavel melhoramento, que é a mais legitima e mais justa aspiração, não só dos povos do norte do distrito de Bragança, mas de todo o distrito.

TRACÇÃO ELECTRICA

Referem os jornaes do Porto que no dia 10 do corrente se deu naquella cidade um tremendo desastre, cujas consequencias só por milagre não foram bem mais lamentaveis.

Um carro electrico que vinha de Campanhã para a Boa Vista, soffreu uma avaria no travão, no momento em que descia a rua de Santo Antonio, de maneira que fez a descensão com extraordinaria velocidade, não parando senão na praça de D. Pedro.

O guarda-freio parece que se desorientou quando viu o carro em vertiginosa carreira, e não fez uso do travão electrico, limitando-se a gritar aos transeuntes que se desviasssem da linha e a dar na campainha incessantes signaes de alarme.

Felizmente não se deu desastre de maior. Apenas um passageiro, ao saltar do estribo, a meio da rua de Santo Antonio, ficou ferido nas mãos.

Como é natural, o accidente poz em alvoroco as pessoas que o presencearam e causou panico entre os passageiros. O carro foi depois rebocado por outro para a estação da Arrabida.

Como não houve morte de homem, o caso não terá importancia para aquelles que querem a tracção electrica à *outrance*, que é como quem diz — á bruta, com guarda freios que não sabem do seu officio nos lances perigosos, descidas a premio para o carro que mais depressa se desfaça em fanicos, etc., etc. Mas tem importancia para nós, que sempre aqui combatemos a loucura de quem queria a tracção electrica em descidas como a da rua de Santo Antonio no Porto e a do Chiado em Lisboa. Vão vendo agora os resultados.

LINHAS PORTUGUEZAS

Pessoal do Estado.—Por despacho de 5 do corrente foi exonerado do cargo de engenheiro adjunto do director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste o sr. Perfeito de Magalhães, sendo nomeado vogal da commissão executiva do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado.

Para o Sul e Sueste foi nomeado sub-director o sr. engenheiro Poças Leitão.

Felicitamos intimamente os dois promovidos, a ambos os quaes a nossa *Gazeta* deve inequivocas provas de estima e cooperação que não esquecemos.

Ao primeiro d'estes distintos engenheiros diremos mais;—o incitamento que nos deu para a fundação d'este jornal, animando-nos com o seu conselho e auxiliando esta criação com a sua protecção valiosíssima.

E' bom que a gratidão impressa não seja uma simples figura de rhetorica.

Algarve.—A commissão nomeada por portaria de 27 de fevereiro ultimo para apreciar as reclamações apresentadas sobre a directriz a adoptar na construcção do caminho de ferro de Faro a Villa Real, reuniu no dia 10 do corrente, sob a presidencia do sr. conselheiro Luiz Bivar e apenas faltando os srs. Figueiredo Măcarenhas e Coelho de Carvalho.

O sr. Ferreira de Almeida manifestou o seu voto a favor da directriz pela frente da cidade, não julgando precisa a ponte girante, e sim duas pontes, uma para circulação das aguas e outra para o serviço.

O sr. Sousa Gomes manifestou-se também pela construcção sem reversão, e em harmonia com o parecer do Conselho superior das obras publicas. Explicou as vantagens d'esta directriz, accentuando a sua importancia económica e hygienica.

O sr. dr. Agostinho Lucio lembrou que havia uma reclamação assignada pelo sr. Neto, então presidente da camara, e agora governador civil, contraria à construcção pela praça de Faro. Sentia não estar presente este cavalheiro, porque elle diria hoje se ainda considerava subsistentes as razões adduzidas na representação, pois que julgava teriam sido modificadas. Por sua parte entendia que os interesses de Faro, sob o ponto de vista da hygiene, da salubridade e do fomento só aproveitariam adoptando-se a directriz pela frente da cidade e por isso votava também por esta.

O sr. Ramires disse que como engenheiro também votava da mesma maneira, mas como deputado não fazia questão de traçado, pois que o seu voto era que se construisse o caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio quanto antes, seja elle com ou sem reversão.

Em vista do modo por que se manifestaram os membros da commissão, o sr. Ferreira de Almeida apresentou uma proposta neste sentido: que a construcção do caminho de ferro se faça pela frente da cidade sem prejuizo dos interesses marítimos e da salubridade, reputando inadmissível essa construcção.

Do resultado d'esta discussão será apresentado o relatorio ao Governo.

Estação de Quintans.—Foi aprovada a construcção de uma gare de passageiros na estação de Quintans para substituição da actual.

Minho e Douro.—O presidente da direcção do Centro Commercial officiou ao ministerio das Obras Publicas, instando pelo aumento do material circuante nos caminhos de ferro do Minho e Douro e melhoramentos na estação, e outras repartições, allegando grandes

prejuizos que estas faltas causam ao commercio e á industria.

Estão já muito adeantados 50 vagons fabricados nas officinas dos caminhos de ferro, tendo sido mandadas vir da Allemania 4 locomotivas, destinando-se todo este material áquellas linhas.

Algés.—A Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes acaba de collocar, a titulo de ensaio, na estação de Algés, uma sineta destinada a prevenir o publico que frequenta o passeio, da partida dos comboios para o cais do Sodré.

Esta sineta far-se ha cuvir cinco minutos antes da partida dos comboios.

Areão e Vagueira.—Para a respectiva consulta, foi enviado á Procuradoria geral da corôa o processo elaborado pela camara municipal do concelho de Vagos, relativo á construcção e exploração de uma linha ferrea, de via reduzida e tracção a vapor, entre o Areão e a Vagueira.

Cintra a Collares.—Foi auctorizada a Companhia do caminho de ferro de Cintra á Praia das Maçãs a fazer as modificações por ella propostas no leito da estrada de Cintra a Collares, pela base da montanha, para a construcção da referida linha ferrea.

Lourenço Marques.—Começou em Lourenço Marques o serviço combinado entre o caminho de ferro portuguez e o da Companhia neerlandesa, actualmente sob a administração militar ingleza.

O serviço é por enquanto limitado, tendo de haver rateio nas remessas a expedir, no caso da concorrência exceder os limites marcados para o trafego civil.

Continuam em vigor todas as tarifas combinadas que existiam com a Companhia neerlandesa antes da guerra, assim como as demais disposições regulamentares.

Nenhum passageiro pôde ter bilhete de passagem para o Transvaal sem apresentar passaporte do governo portuguez e licença do consulado inglez.

— O sr. Francisco de Mello Breyner celebrou contrato com a camara municipal de Lourenço Marques, para a construcção e exploração d'uma linha de tremvias electricos naquella cidade.

— O director do Caminho de ferro Carlos Albers, de acordo com o governo, pôz em execução uma tarifa moderada para a condução de pedra do Ícomate para Lourenço Marques.

Hoje o custo de transporte de um metro cubico de pedra regula, pouco mais ou menos, por 650 réis. Embora este preço não compense, talvez, as despesas de tracção, foi, todavia, uma medida acertadissima, porque certamente ninguem quererá continuar a fazer as anti-hygenicas casas de lata.

Desenvolvendo-se as construcções de alvenaria, fortifica-se o trabalho local, e consequentemente, em muito maior escala, o commercio e a nossa industria.

As construcções de alvenaria obrigam á exploração de pedra nas margens da linha ferrea, e assim o governo vai, sem dispendio, emendando ou diminuindo as curvas da mesma linha.

Setubal.—Trata-se agora com bastante actividade de estabelecer o prolongamento do caminho de ferro de Setubal á praia d'aquella cidade. Tem empregado neste sentido os seus melhores esforços o sr. conselheiro Marianno de Carvalho.

Apeadeiro de Cancellas.—Já foi superiormente aprovada a construcção d'este apeadeiro na linha do norte, entre as estações de Estarreja e Cacia, ao kilometro 283,300.

Inspecção.—O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado foi no dia 11 do corrente em visita de inspecção ás officinas do Barreiro.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

A companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante tem adquirido nos ultimos tres annos uma grande porção de material, incluindo aquelle que ultimamente introduziu no serviço de comboios expressos, a que já nos referimos. Todo esse material tem sido fabricado pela Sociedade de Machinas Terrestre e Maritima e pela Sociedade de Material para caminhos de ferro e construções, ambas de Barcelona, havendo ainda uma parte fabricada nas officinas geraes da companhia. As encomendas feitas ao estrangeiro tem sido em pequeno numero.

No referido periodo de tres annos, nada menos de 1.630 vagons de diversos typos teem augmentado o material rolante da poderosa companhia. Actualmente estão sendo fabricados mais 200 vagons. A importancia de todo este material sobe a 15.500.000 pesetas.

A companhia concessionaria do caminho de ferro de Lorca a Baza e Aguilas foi auctorizada a construir e a explorar um novo ramal de Aguilas a Hornillo.

Organizou-se em Madrid um syndicato que trata de construir um caminho de ferro entre Caceres e Trujillo, devendo prolongar-se mais tarde até Logrosan. O capital inicial é de 2.000.000 pesetas.

Começam brevemente os trabalhos de construções do caminho de ferro de Ripoll a Puigcerdá, o qual determinará o prolongamento até Hespanha da linha francesa de Aix-les-Thermes, estabelecendo-se assim uma nova comunicação por via ferrea entre a Hespanha e a França.

Os caminhos de ferro andaluzes estão introduzindo importantes melhoramentos no seu material de transporte.

Já foi apresentado ás camaras o projecto de lei concedendo um caminho de ferro de Utiel a Minglanilla, linha que como todas as que agora se projectam naquella região tende a facilitar as comunicações com o litoral, aproveitando a linha de Valencia.

Trata-se de substituir pela electricidade a tracção de vapor na linha ferrea de Sarria a Barcelona.

Já foi aberta ao serviço do publico a secção do caminho de ferro central de Aragão comprehendida entre Sagunto e Valencia.

A companhia dos caminhos de ferro do Norte resolveu proceder a novos estudos do caminho de ferro de Aranda a Burgos por serem bastante defeituosos os que já estavam feitos. De Segovia a Aranda o traçado soffrerá uma variante que o separa de Sepulveda.

A Companhia dos caminhos de ferro de Santander a Bilbao vae fazer uma terceira emissão de obrigações.

Em Motril realizou-se uma grande reunião de proprietarios em que se resolveu pedir ao governo a construções de uma linha ferrea de Motril a Granada.

Diz-se agora que a nova empresa exploradora das linhas Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha tem o projecto de realizar a fusão com as da Companhia do Norte. Parece, porém, que não tem bom fundamento o boato.

Marrocos

O sultão de Marrocos aprovou o traçado do caminho de ferro de Duveyrier a Djenan-ed-Dar, a partir de Oued el Haei.

Este caminho de ferro é o prolongamento da linha de Ain-Sefra a Duveyrier, antigamente explorada pela Companhia Franco-Angeliana, e hoje em regie na posse do Estado.

Apenas falta agora a aprovação do Governo frances, que não oferece duvidas, para que se comece a construções.

Africa Austral

O Governo da Colonia do Natal acaba de contractar um emprestimo de 1.945.000 libras com destino a melhoramentos do porto de Durban e ao estabelecimento de novas linhas de caminho de ferro.

Tambem os jornaes de Durban annunciam que o governo imperial pôz á disposição de Lord Kitchener uma somma de 800.000 libras destinadas ao prolongamento da rede dos caminhos de ferro nos territorios de Orange e do Transvaal.

Canadá

Uma poderosa companhia projecta a construções de uma ponte suspensa para caminhos de ferro, carruagens e peões, entre Port Hastings e Cape Porcupine. Esta ponte será a mais alta de todas as que existem em toda a America, devendo custar 20 milhões de francos.

India

Foi superiormente sancionada a construções das seguintes linhas ferreas indianas:

Prolongamento do caminho de ferro Bengal and North-Western, de Ballia até Ghazipur. Este troço terá aproximadamente 50 kilometros e deverá custar 1.938.000 rupias.

Caminho de ferro de Mahalwal, estação da linha Sind-Sagar (North-Western Railway) a Karana. Esta linha terá aproximadamente 82 kilometros.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

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

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

Lisboa, 24 de fevereiro de 1902.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de escapulas

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de março proximo, pelas 11 horas da manhã, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, se ha de proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de 100.000 escapulas de ferro galvanizado.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do estado, o deposito provisório da quantia de 55\$300 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento for feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 p. c. da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que teve lugar o deposito provisório, e ficará á ordem da direcção do Sul e Sueste por intermédio da qual será, depois, transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do Sul e Sueste (largo de S. Roque, 22) e na do Minho e Douro (Porto), onde pôdem ser examinados, nos dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 21 de fevereiro de 1902.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de chapas de aço macio

No dia 24 de março, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas de aço macio.

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

Lisboa, 22 de fevereiro de 1902.

Fornecimento de ferro diverso

No dia 7 de abril pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferro diverso para pontes. As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do serviço dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun. Lisboa, 8 de Março de 1902.

AGENDA do VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR —

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

ALCOBACA

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

BARCELONA

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

BAYONNA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CALDAS DA RAINHA

Grande Hotel Lisbonense.—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. 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, Ronão Garcia Vinhas.

ESTORIL

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

FIGUEIRA DA FOZ

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

FIUME

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

GUIMARÃES

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

GRANADA

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

HAMBURGO

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

INNSBRUCK

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

LEIRIA

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

LISBOA

Braganza-Hotel.—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.ª ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

Restaurante Tayares.—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

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

LOURDES

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

LYAO

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

MADRID

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

MAFRA

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

MONT'ESTORIL

Grand Hotel d'Italie.—De 1.ª ordem; construído especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propri. — 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 succursa, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propri. Antonio de Sousa Romão.

PARIS

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

PURIO

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.

PURIO

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

PORIO

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

PORTO

A La Ville de Paris.—Grande fabrica de corôas e flores artificiais — F. Delport, sucessores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

PRAGA

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

PRAIA D'ÂNCORA

Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA.—Bons hoteis com boas accommodações e os mais bem situados. Proprietaria, Maria Alves Porto.

SANTAREM

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

SEVILHA

Grand Hotel d'Europe.—Plaza de S. Fernando 10 — Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, frances, inglez, italiano e alemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos,

SEVILHA

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

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas y trasportes.



MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA HESPAÑA E PORTUGAL

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

— MADRID

HERMOSILLA, 12

Correspondente em Lisboa para Portugal

PEREIRA & LANE
Rua de S. Julião, 100, 2.^oLISBOA
Pecam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuíno Metal Magnolia

Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.184.000.000 RÉIS

ESCRITORIOS

13, Largo do Corpo Santo
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de março de 1902

COMPANHIA REAL			Lisboa	Sacavem	Lisboa	Ovar	Porto	Ovar	MINHO E DOURO		
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	4-12 m.	c 5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	6-58 t.	8-41 n.	c 5-0 t.	6-29 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.
8-45 n.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-41 n.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-25 m.	11-25 m.	Lisboa	—	—
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	11-5 m.	11-0 m.	11-25 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	12-15 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-30 t.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	3-55 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-20 t.	4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	4-50 t.	5-25 t.	5-55 t.	6-55 m.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 m.	6-10 m.	6-6 m.	7-55 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	8-45 m.	9-54 t.	9-54 t.	9-25 m.
8-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	9-35 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-45 m.	12-55 m.	12-50 m.	12-29 n.
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	C. SODRÉ	P. ARCSOS	C. SODRÉ	Lisboa	V. Franca	Lisboa	BARREIRO	LISBOA
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	8-22 m.	b	8-55 w.	9-55 n.	5-25 m.	5-17 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-30 m.
9-5 m.	9-38 m.	9-50 m.	9-22 m.	b	8-55 w.	9-55 n.	5-25 m.	12-30 n.	1-55 n.	7-15 t.	7-45 m.
10-15 m.	10-38 m.	10-50 m.	10-22 m.	a	9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	a 4-30 t.	11-40 n.	12-20 t.	9-30 m.
11-15 m.	11-38 m.	11-50 m.	10-20 m.	a	9-15 m.	10-20 m.	10-20 m.	16-20 t.	11-35 m.	d 4-0 t.	11-16 n.
12-15 m.	12-38 m.	12-50 m.	11-20 m.	a	10-15 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	a 4-30 t.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.
13-15 m.	13-38 m.	13-50 m.	12-20 m.	a	11-15 m.	11-17 m.	10-32 m.	11-20 t.	10-45 m.	11-50 m.	11-25 m.
14-15 m.	14-38 m.	14-50 m.	13-20 m.	a	11-20 m.	11-25 m.	11-25 m.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
15-15 m.	15-38 m.	15-50 m.	14-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
16-15 m.	16-38 m.	16-50 m.	15-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
17-15 m.	17-38 m.	17-50 m.	16-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
18-15 m.	18-38 m.	18-50 m.	17-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
19-15 m.	19-38 m.	19-50 m.	18-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
20-15 m.	20-38 m.	20-50 m.	19-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
21-15 m.	21-38 m.	21-50 m.	20-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
22-15 m.	22-38 m.	22-50 m.	21-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
23-15 m.	23-38 m.	23-50 m.	22-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
24-15 m.	24-38 m.	24-50 m.	23-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
25-15 m.	25-38 m.	25-50 m.	24-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
26-15 m.	26-38 m.	26-50 m.	25-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
27-15 m.	27-38 m.	27-50 m.	26-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
28-15 m.	28-38 m.	28-50 m.	27-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
29-15 m.	29-38 m.	29-50 m.	28-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
30-15 m.	30-38 m.	30-50 m.	29-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
31-15 m.	31-38 m.	31-50 m.	30-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
32-15 m.	32-38 m.	32-50 m.	31-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
33-15 m.	33-38 m.	33-50 m.	32-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
34-15 m.	34-38 m.	34-50 m.	33-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
35-15 m.	35-38 m.	35-50 m.	34-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
36-15 m.	36-38 m.	36-50 m.	35-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
37-15 m.	37-38 m.	37-50 m.	36-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t.	11-50 m.	12-50 m.	12-25 m.
38-15 m.	38-38 m.	38-50 m.	37-20 m.	a	11-25 m.	11-20 t.	11-20 t.	11-20 t			



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 31 de Março sahirá o paquete **Thames** para
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres

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

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

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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

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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-
mão **Petropolis**. Sahirá a 11
de abril. Agentes, E. George Succ, Rua da Pra-
ta, 8, 2.^º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-
mão **Karthago**. Sahirá a 28
de março. Agentes, E. George Succ., Rua da
Prata, 8, 2.^º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez
Saint Simon. Sahirá a
17 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a,
Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez
Saint Jacques. Sahirá a
22 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a,
Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Bordeus, vapor francez **Cordillere**.
Sahirá a 26 de março
Messageries Maritimes, Sociedade Tortades,
Rua do Ouro, 32.



Ceará e Maranhão, vapor inglez **Flumi-**
minense. Sahirá a 18 de março.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
crim, 10, 1.^º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideu e Buenos Aires, vapor
francez **Brésil**. Sahirá a 24 de março.
Messageries Maritimes, Sociedade Tortades,
Rua do Ouro, 32



Havre e Liverpool, vapor inglez **Madei-**
rense, Sahirá a 19 de março.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
crim, 10, 1.^º



Lourenço Marques e Beira, vap. francez
Colombia. Sa-
hirá a 25 de março. Agente, Augusto Freire,
Praça do Município, 19, 1.^º



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



New York (via Açores), vapor portuguez
Patria. Sahirá a 20 de
março. Agente, João Patrício Alvares Ferreira,
Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^º



Pará Manaus e Ceará, vapor alemão **Val-**
divia. Sahirá a 29 de março.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fan-
queiros, 10, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez
Augustine. Sahirá a 18 de março.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
crim, 10, 1.^º



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do
Sul, vap. allemão **Taquary**. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry
Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-
tevideu e Buenos Aires, va-
por inglez **Thames**. Sahirá a 31 de mar-
co. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Ca-
pellistas, 31, 1.^º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Mi-**
ra. Sahirá a 19 de março.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Ale-
crim 10, 1.^º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e San-
tos, vapor francez **Para-**
guay. Sahirá a 19 de março. Agente, Au-
gusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, va-
por allemão **Argenti-**
na. Sahirá a 19 de março. Agentes, E. Geor-
ge Succ. Rua da Prata, 8, 2.^º



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e
Santos, vap. allemão **Per-**
nambuco. Sahirá a 22 de abril. Agentes,
E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Port Said, Suez, Aden, Tanga, Dar-es-Sa-
laam, Zanzibar, Moçambique,
Beira, Lourenço Marques e Natal, vapor allemão
Kurfürst. Sahirá a 21 de março.
Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^º



Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão
Heidelberg. Sahi-
rá a 22 de março. Agentes, Pereira & Lane,
Rua de S. Julião, 100, 2.^º



Rotterdam, Antuerpia e Bremen, vapor al-
lemão **Wittenberg**. Es-
pera-se a 23 de março. Agente, Pereira & La-
ne, Rua de S. Julião, 100, 2.^º



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda,
St.^a Antonio do Zaire, Ambri-
zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguel-
la, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Ale-
xandre, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 21 de março.
Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-
neiro, Montevideu, e Buenos
Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a
17 de março. Agentes, Jame. Rawes & C.^a, Rua
dos Capellistas, 31, 1.^º