

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## SUMMARIO

OR CAMINHOS DE FERRO DO SUL E A AGRICULTURA .....	81
LINHA DO ALGARVE.....	84
PORTE OFFICIAL — Portaria de 21, 25 e 27 de fevereiro do Ministerio das Obras Publicas.....	85 e 86
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bo sas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes .....	87 a 89
COMMERCIO PORTUGUEZ .....	90
ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO.....	90
COMPANHIA NACIONAL.....	91
CAMINHO DE FERRO DE BRAGANÇA.....	91
TRACÇÃO ELECTRICA.....	91
LINHAS PORTUGUEZAS — Pessoal do Estado — Algarve — Estação de Quintans — Minho e Douro — Alges — Areão e Vagueira — Cintra a Collares — Lourenço Marques — Setubal — Apeadeiro de Cancellas.....	92
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Marrocos — Africa Austral — Canada — India.....	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

## 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.**

**A**NTES de versar o thema que lhe fôra indicado pela Real Associação de Agricultura, o conferente agradeceu a benevola apresentação feita pelo venerando presidente, enaltecendo a sua brilhante folha de serviços como engenheiro e o seu character nobilissimo.

Prestou ainda a homenagem devida á memoria de Nuno Augusto de Brito Taborda, trabalhador infatigavel que organizou os serviços d'exploração, quando o governo tomou posse das linhas em 1869, e dirigiu a construcção 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 difficil 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 victimou, 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-

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

Nessa conferencia occupára-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 productos agricolas—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 disfructam o beneficio da viação accelerada, portagem que é destinada ao pagamento do juro e amortização do capital, á 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 disfructarem 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 feição especial do trafego das linhas do Sul e Sueste, indicar o que é preciso fazer para que correspondam cabalmente á sua missão, sendo, porém necessario e conveniente esboçar a larguissimos traços a sua historia.

\*

Logo no inicio, a linha do Sul e Sueste appareceu 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 substituida pela directriz partindo do Barreiro, com um ramal para Setubal. Constituiu-se a companhia do Sul, que mediante o subsidio 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. Ahí temos, pois, em curta extensão, duas administrações e uma baldeação no ponto de junção.

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-



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 difficuldades financeiras levaram o governo a substituir esse contrato pelo de 14 de outubro de 1865, memoravel 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 terrivel 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 desprovidas 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 Casével 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 emprestimos 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 contradictoria 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 insufficiencia o rapido desenvolvimento do trafego já hoje demonstra.

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

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

como serviço de operações de credito—às 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 insufficiencia 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 trafego, 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 diante subiu com extraordinaria rapidez.

O movimento de passageiros e mercadorias cresceu lentamente até 1895, salvo o grande augmento a que deu logar 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 trafego, 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 ramal de Portimão.

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

O graphico 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 relação a certa média, até que a linha ondulatoria que a representa tomou uma direcção ascendente, por forma 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 lãs, gados, cortiça, carvão vegetal, vinho e azeite accusam o desenvolvimento agricola do Alentejo, graças a facilidade dos transportes. Assim, desde 1870, a tonelagem das lãs 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 mineios 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 trafego 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 recovas 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 occupou-se dos melhoramentos de que as linhas do Sul e Sueste necessitam, dividindo-os em dois grupos: *complementos da rede, aperfeiçoamento da exploração technica.*

Em relação aos primeiros mostrou as grandes vantagens que resultam do prolongamento de Faro a Villa Real, cujo affluxo de tráfego vem augmentar o rendimento em 340 kilometros já explorados. O privilegiado clima do Algarve é tão favoravel ás culturas hortícolas e pomícolas temporãs, que a facilidade de transporte hão-de dar grande incremento ao tráfego de recovas.

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

O prolongamento da linha do Sueste até Moura, seu terminus natural, depois que se renunciou á esteril e contraproducente ligação com o porto de Huelva, está em adeantada construcção. Resta levar a Villa Viçosa o ramal de Estremoz, e construir o ramal de Reguengos. Importa sobretudo á 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, susceptivel de grande progresso agricola, onde ha importantes e numerosos jazigos mineiros, mas a que falta a facilidade de transportes.

E' ainda necessario 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 parasitaria 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 geographico e commercial, com um ponto proximo dos entroncamentos do Norte, da Beira Baixa e do ramal de Caceres e que atravessa uma região privada de vias de comunicação.

Mais tarde haverá que construir no valle do Sorraia, região susceptivel de largo desenvolvimento agricola, 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 horarios, desdobrar os serviços, emancipar o passageiro da incommoda companhia da recovagem. A linha terá até Setubal intenso tráfego suburbano. Mas nem só aos serviços de grande velocidade interessa esse prolongamento. Ao invéz do que muitos pensam e affirmam, para o serviço de pequena velocidade é enorme a sua importancia.

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

susceptivel 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 emprender e que longe de originar sacrificios, será largamente remunerador do capital. Convem 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 difficil, mas cuja resolução é inadiavel.

No estudo dos melhoramentos da exploração technica, 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 necessario 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 ellas durante tantos annos.

Importa pois proseguir nas construcções de caes cobertos economicos, que offereçam o necessario 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 lãs 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 póde, pois admittir que no systema de comunicações ferro viarias haja uma interrupção, e nenhuma administração póde 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 nivel 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 podem 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 d'alguns 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 vagon, 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, accrescentam-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'aquella 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.

Limitára-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 installações 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, teriamos tambem 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 elabo-

rar novo projecto supprimindo-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 muros do caes, dizia-se que dificultava o serviço maritimo 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 approximassemos 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 teraplenos. Custavam os 500<sup>m</sup> d'esta variante 21:834.000 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 maritimo, 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 hydraulica que a esse tempo era dirigida pelo distincto 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 difficuldades no serviço maritimo.

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 sahiem 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<sup>m</sup> 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 effectuada 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<sup>m</sup>/m em 1.050<sup>m</sup>, e um declive de 17<sup>m</sup>/m em 820<sup>m</sup>, sem um patamar em que pudesse construir-se um apeadeiro, ponderando-se que tinha de haver 5 paragens de nivel, 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 technicamente 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 quiz porém dicidir 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, convidando-os a formularem a sua opinião sobre o assumpto.

Com um notavel accordo se pronunciaram pelo tractado 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 emanações dos canos da cidade. Póde 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.

## PARTE 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 collocar fios de resguardo em todos os pontos em que as linhas telegraphicas 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 differença 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<sup>8</sup> 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, approvar a liquidação d'aquella differença na importancia total de 687<sup>8</sup> 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 eu lançamento, mais indeclinavel é este requisito quando se tem

de liquidar impostos lançados sobre rendimentos arrecadados pelo Estado, embora entrem em cofre differente 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 respectivo 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<sup>8</sup> 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 augmentam 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 differentes 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 difficil determinar essas percentagens pelo exame da estatistica 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<sup>8</sup> 912 réis no Sul e Sueste, e de 11.877:622<sup>8</sup> 527 réis no Minho e Douro; comprehendendo respectivamente as importancias de 376:142<sup>8</sup> 233 réis e 504:430<sup>8</sup> 027 réis de imposto de transito e addicional, e de 180:226<sup>8</sup> 130 réis e 286:933<sup>8</sup> 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 augmentou consideravelmente o seu rendimento, contribuindo, pois, conjunctamente 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 differenças 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<sup>8</sup> 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, approved por decreto da mesma data.

Art. 3.º As percentagens fixadas no artigo 1.º do presente decreto poderão ser ulteriormente alteradas por periodos não inferiores a tres annos.

Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios da Fazenda, e das Obras Publicas, Commercio e Industria, 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 soccorros do pessoal administrativo e jornaleiro dos Caminhos de Ferro do Estado, e promulgar o respectivo regulamento.

A experiencia tem mostrado a necessidade de esclarecer e completar algumas disposições d'aquelle diploma, a fim de se poderem 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 auxilio igual ao que antes da criação da caixa era concedido aos invalidos.

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

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

E' preciso, portanto, que o parecer da junta medica não seja o documento unico 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-viario proporciona aquella instituição.

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

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

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, 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:

Art. 1.º Serão applicaveis aos empregados e operarios 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 soccorros, 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 cabal desempenho das suas funções.

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

Art. 3.º A pensão de sobrevivencia legada pelos empregados e operarios admittidos antes da constituição da caixa, que morrerem 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 operarios dos Caminhos de Ferro do Estado terá por base, além do parecer da junta medica, 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 soccorros é equiparado, para os effeitos de applicação do respectivo regulamento ao pessoal nella empregado, ao serviço dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Ministro e Secretario do Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de fevereiro de 1902. — REI. — *Manuel Francisco de Vargas*.

Considerando a necessidade de proseguir, tão rapidamente, quanto o permittam os recursos disponiveis, na construcção do prolongamento da linha do Sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, e de fixar portanto definitivamente a respectiva directriz;

Considerando que contra o traçado directo pela frente da cidade de Faro representaram os seus habitantes, pedindo que se dê preferencia a outro traçado que, passando junto da cidade e ao norte d'ella, deixaria livre as suas communicações com o mar, á 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 Alexandrino Garcia Ramirez, João Carlos de Mello Pereira de Vasconcellos, do Governador Civil do districto de Faro, João José da Silva Ferreira Netto, do inspector geral do Corpo de Engenharia Civil, Conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes, e dos vogaes 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 quaes 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 conveniencias locais 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 Schaffhauzen 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 preferivel, 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 viajo só para ver cidades e gosto de percorrer as linhas férreas notaveis, preferi seguir a Bregenz para vêr 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 vendo os panoramas das duas margens.

Quem tem que seguir no rapido em combinação com



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.

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

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 forcé 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'accroît de plus en plus, l'activité renaît 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.<sup>er</sup> 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 *Kerich* à 210 frs.

Les *Constructions Mécaniques*, sur l'annonce que les usines seraient affermees 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 próximo 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 vêla, ferozmente, sobre o sigillo das negociações entabuladas, não trepi-

dando, para o effeito, 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 enquanto, 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 divida, 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 enquanto, o minimo apoio official, directo ou indirecto, a sancional-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 commissão eleita na mesma assembléa, ficaram sobre a mesa a fim de serem opportunamente discutidas e votadas. Mais opportuno ensejo teremos de as avaliar, quanto constituido e approved 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 occorridos nas reuniões de 3 e 9 do corrente mez, nem a indole d'esta *Gazeta*, nem os nossos habitos pessoas 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 occorrido, pela qualidade do assumpto e impropriedade do logar.

\*

Já por differentes 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 vão correndo os dias e os mezes, o projecto não vem á luz do parlamento e as coisas caminham na mesma acejada 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 1810 4 % a 50\$800.

*Acções de bancos e companhias*. — Nas do Banco de Portugal algumas operações se effectuaram, 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 Credito 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 Zambesia 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 ahí 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 de Portugal....	5 1/2 %
" cheque. .	40 3/4	40 5/8	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	698	700	Agio Buenos Ayres .....	—
" cheque. ....	704	705	Cambio do Brazil.	11 7/8
Berlim 90 d/v.....	282	283	Premio da libra...	1\$380
" cheque. ....	285	286	e	
Francfort 90 d/v ..	282 1/2	283 1/2		
" cheque. ....	285 1/2	286 1/2		
Madrid cheque ...	840	850		1\$410



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Inscriptões 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 0/0 1888 .....	20 800	—	—	—	21 100	—	21 250	—	21 500	—	—	21 500	—	—
» 4 0/0 1890 assent. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 0/0 1890 coupon ...	—	—	50 800	50 800	50 700	50 800	—	—	50 800	—	—	—	—	—
» 4 1/2 0/0 assent. ....	—	—	59 000	59 000	59 000	59 000	—	—	58 700	58 700	58 700	—	—	—
» 4 1/2 0/0 coup. int. ...	—	—	—	57 000	58 500	57 000	—	—	—	58 500	58 500	—	—	—
» 4 1/2 0/0 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.ª 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 0/0 .....	95 000	95 150	—	—	—	—	94 500	95 000	—	95 500	—	—	—	—
» » 5 0/0 .....	93 500	93 500	—	—	—	—	93 500	—	93 650	93 500	93 650	—	95 150	—
» Comp.ª Phosphoros. ...	—	—	—	—	91 200	91 200	91 200	—	—	91 700	—	91 200	93 500	—
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	—	—	—	—	81 500	—	—	—	—	—	—	81 500	—	—
» » 3 0/0 2.º grau	24 750	—	—	—	24 100	24 100	—	24 300	—	—	—	24 800	—	—
» C.ª 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 0/0 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.ª Real .....	73	72	74	—	—	—	—	—	73	74	—	—	—	—
» Madrid Cáceres .....	—	—	—	—	—	—	—	—	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.ª Real 1.º grau	—	—	345	349	349	349	349	—	348,50	—	349	348	—	—
» » 2.º grau. ....	104	104,50	104	105	105	109	104	105	105	106,75	105	105	—	—
» C.ª Beira Alta .....	80	—	78	79,25	78,50	78,50	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid Cáceres .....	93,50	94,50	93	91,50	—	92,50	—	—	—	—	90	—	—	—
» N. Hesp. (1.ª hyp.) ...	308	308	307,75	309,50	308,75	309,50	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 0/0 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	—	—
Amsterdã: 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 hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1902			1901			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902	1901	1902	1901
	de a		Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	19 25 Fev.	693	64 599 000	93 216	693	67 447 668	97 326	577 721 000	578 769 853	—
	não garantida ...	26 4 M.º	»	59 630 000	86 046	»	65 996 969	95 233	637 351 000	644 766 822	1 048 853
COMPANHIA REAL	Nova rede garanti-	19 25 Fev.	380	8 544 000	22 484	380	9 229 332	24 287	80 147 000	81 863 147	—
	da .....	26 4 M.º	»	8 044 000	21 168	»	9 085 031	23 907	88 191 000	90 948 178	1 716 147
Sul e Sueste .....		22 28 Jan.	488	23 109 525	47 355	488	19 662 710	40 292	92 192 790	70 903 845	21 288 945
		29 4 Fev.	»	21 916 575	44 911	»	24 345 091	49 887	114 109 365	95 278 936	18 830 429
Minho e Douro .....		5 11 »	»	17 971 380	36 826	»	18 538 720	37 989	132 080 745	113 817 656	18 263 089
		22 28 Jan.	353	28 407 513	80 474	353	21 505 156	60 921	96 347 140	84 631 614	11 715 526
Beira Alta .....		29 4 Fev.	»	21 051 754	59 636	»	22 142 020	62 725	117 398 702	106 773 634	10 625 068
		29 4 Fev.	253	7 540 000	29 802	253	7 089 812	28 022	31 729 584	30 118 054	1 611 530
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	249 258
		29 4 Fev.	34	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	8 069 138	8 184 014	153 211
		16 31 Jan.	64	4 752 134	74 252	64	3 935 863	61 497	9 965 564	8 443 140	1 522 424
Porto á P. e Famalicão ..		5 11 Fev.	3656 Ps.	1 767 563 Ps.	483	3656 Ps.	1 941 990 Ps.	522 Ps.	10 716 268 Ps.	10 902 165	185 897
		12 18 »	»	1 805 138	493	»	1 871 189	511	12 521 406	12 773 354	251 948
Madrid—Zaragoza—Alicante .....		12 18 Fev.	3650	1 586 784	434	3650	1 636 619	448	12 049 776	11 780 072	269 704
		19 25 »	»	1 571 594	430	»	1 424 285	390	13 621 370	13 204 357	417 013
Andaluzes .....		5 11 Fev.	1067	354 404	332	1067	351 635	329	2 329 320	2 206 560	122 760
		12 18 »	»	343 440	321	»	353 341	331	2 672 761	2 559 901	112 860
Madrid—Caceres ...		19 25 Fev.	429	59 555	138	429	65 253	152	554 326	520 508	33 818
		26 4 M.º	»	50 661	118	»	73 320	170	604 987	593 827	11 160
Zafra a Huelva .....		12 18 Fev.	180	36 246	201	180	30 413	168	249 605	219 652	29 953
		19 25 »	»	35 894	199	»	25 957	144	285 492	245 609	39 890
		26 4 M.º	»	38 477	213	»	38 631	214	323 976	284 240	39 736



## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Outubro

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo		
	1901	1900
I — Animaes vivos .....	2.851.069	2.319.242
II — Materias primas para as artes e industrias .....	21.890.700	23.037.108
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	5.587.143	5.616.668
IV — Substancias alimenticias .....	11.117.338	12.660.431
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.	4.090.219	3.017.477
VI — Manufacturas diversas .....	3.724.777	3.311.708
Taras .....	69.751	76.020
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, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos ....	86.305	136.234
VI — Manufacturas diversas .....	1.576.092	1.860.220
Total .....	23.652.849	26.252.993

## Associação Commercial do Porto

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

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

E' este relatório bem digno de ser lido e meditado por quantos se interessam de seguro animo e de coração pelos grandes assumptos da vida economica 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 attestam 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 attrahir ao seu meio o movimento do transito ferroviario de passageiros e mercadorias, que seriam tambem affectados por virtude da ligação directa em que d'aquelle modo perderia o seu porto maritimo artificial com o centro da provincia do Minho, por via da Senhora da Hora e caminho de ferro da Pova 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 differentes interesses em conflicto. Mas a Associação, embora lhe mercesse, 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 fôrma 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 maritimo e o interior das provincias do Minho e Douro e o que tem, além d'estas, mais a vantagem de assegurar a conservação dos grandes valores immobiliarios 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 provincia do Minho com o mar, por via do caminho de ferro do Porto á Pova e Famalicão, e ramal da Senhora da Hora a Leixões, como acima dissémos, e, portanto, podia ter o perigo e os inconvenientes d'aquella mudança, e importar um sacrificio 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 renuncia 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 circumstancia, 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 economica e de movimento mercantil.



## Companhia Nacional

O relatório 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 89:190,7811 réis, mas as despesas subiram um pouco, 4,5 contos, o que elevou o coeeficiente 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	84.788
1901	35.920	54.116	90.036
Numero de toneladas { 1900	625	784	1.409
em grande velocidade { 1901	694	798	1.492
Numero de toneladas { 1900	26.153	12.898	39.051
em pequena velocidade { 1901	26.017	11.993	38.010

Vê-se pois que houve no conjuncto das duas linhas um augmento de 5.248 passageiros; um augmento 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 districto de Bragança, satisfazendo suas instantes e antigas solicitações, 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 districto.

Comquanto nos parecesse desde logo não ser propicia a occasião para emprehendimento d'esta natureza, subsistindo razões que por vezes já expuzeramos a influentes locais para a hypothese d'esta Companhia se apresentar no concurso, entendemos do nosso dever, uma vez que elle estava aberto, procurar a aproximação de diversas entidades, que nos poderiam habilitar com os recursos pecuniarios, expondo-lhes as condições technicas, que estudamos, 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 communicaram-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 relatório:

«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 annunciada 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.ºs 3.921 e 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 veio 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 districto 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 distinctos e valiosos elementos, approvando se uma representação a El Rei e ao Governo no sentido de ser abreviada quanto possivel 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, accrescentando haver com o empreiteiro, sr. João Lopes da Cruz, um importante grupo de capitalistas a auxilia-lo nessa empresa.

O sr. Eduardo José Coelho, accusado de pôr embaraços 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 districto de Bragança, mas de todo o districto.

## 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 desviassem 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 alvoroço as pessoas que o presencaram 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 adjuncto 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 inequívocas provas de estima e cooperação que não esquecemos.

Ao primeiro d'estes distinctos 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 valiosissima.

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 construção 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 Mascarenhas 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 construção sem reversão, e em harmonia com o parecer do Conselho superior das obras publicas. Explicou as vantagens d'esta directriz, accentuando a sua importancia economica 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 á construção 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 construísse 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 construção do caminho de ferro se faça pela frente da cidade sem prejuizo dos interesses maritimos e da salubridade, reputando inadmiavel essa construção.

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

**Estação de Quintans.**—Foi approvada a construção 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 augmento do material circulante 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 Allemanha 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 caes do Sodré.

Esta sineta far-se-ha ouvir 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 construção 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 Maças a fazer as modificações por ella propostas no leito da estrada de Cintra a Collares, pela base da montanha, para a construção da referida linha ferrea.

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

O serviço é por emquanto 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 neerlandeza 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 contracto com a camara municipal de Lourenço Marques, para a construção e exploração d'uma linha de tremvias electricos naquella cidade.

—O director do Caminho de ferro Carlos Albers, de accordo com o governo, poz em execução uma tarifa moderada para a conducção de pedra do Incomate 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-hygienicas 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 vae, 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 approvada a construção 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 construcções, 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 construcção do caminho de ferro de Ripoll a Puigcerdá, o qual determinará o prolongamento até Hespanha da linha franceza de Aix-les-Thermes, estabelecendo-se assim uma nova communicação 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 communicações 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 separe 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 construcção 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, porem, que não tem bom fundamento o boato.

## Marrocos

O sultão de Marrocos approvou 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-Argeriana, e hoje em regie na posse do Estado.

Apenas falta agora a approvação do Governo francez, que não offerece duvidas, para que se comece a construcção.

## 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 poz 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 construcção 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 construcção 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

#### Prorogação do prazo

para as estações acceitarem as notas de expedição de pequena velocidade, edição de março de 1900

E' prorogado até 30 de abril de 1902 o prazo para as estações acceitarem as notas de expedição das remessas de pequena velocidade, edição de março de 1900, que terminava em 28 do corrente, conforme foi annuciado 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 provisorio da quantia de 55\$300 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio 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 logar o deposito provisorio, 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 podem 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 commissão 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 (edificio da estação de Santa Apollonia), 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 Commissão 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 (edificio da estação de Santa Apollonia), 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

- ALCOBAÇA** Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.
- BARCELONA** Grand Hotel Ambos Mundos. — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias à 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. Accommodações para familias. Mesa esmerada e abundante. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.
- CINTRA** Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.
- CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.
- ESTORIL** Hotel de Paris. — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.
- FIGUEIRA DA FOZ** Grande Hotel Lisbonense. — Bairro Novo — O mais importante e bem situado da cidade. Aposentos e serviço de 1.ª ordem. Diaria 1\$200 a 2\$000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.
- FIUME** Grand Hotel d'Europe. — O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café. — Proprietario, Florian Rossbacher.
- GUIMARÃES** Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires
- GRANADA** Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.
- HAMBURGO** Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha
- INNSBRUCK** Tirol — Hotel zur Goldenen Sonne. — Em frente da gare. Jardim, restaurante e terrace. 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. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º
- LISBOA** Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades, Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telefonico, 450.
- LISBOA** Rodolfo Reck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.
- LISBOA** Cunha & 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 Basilica, gosando-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.
- LYAO** Grand Hotel d'Angleterre. — Proximo da gare de Perache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.
- MADRID** Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.
- MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.
- MONTESTORIL** Grand Hotel d'Italie. — De 1.ª ordem; construido especialmente proxima da estação e do Casino. Grandes salas — accommodações para familias. Cozinha e serviço à franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.
- NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.
- PARIS** Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.
- PORTO** Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception Bains. Journaux.
- PORTO** Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.
- PORTO** João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.
- PORTO** A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da 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'ANCORA** Grande Hotel Luso-Brazileiro — Filial: Hotel Luso-Brazileiro, CAMINHA. Bons hotéis 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. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.
- SEVILHA** Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.
- VALENCIA D'ALCANTARA** Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas y trasportes.





# MARIANO SICHA, ENGENHEIRO

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA HESPAÑA E PORTUGAL

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

HERMÓSILLA, 12

Correspondente em Lisboa para Portugal

PEREIRA & LANE

Rua de S. Julião, 100, 2.º

LISBOA

Pedem-se prospectos.



Esta é a representação de um lingote do genuino 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, Alcobaca, Alentejo, Almada, Ancão, 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, Évora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Golegã, Gouveia, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Oliveira, Ovar, Penafiel, Porto, Povoia de Lanhoso, Santarém, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Monte Agraço, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castelo, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

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

COMPANHIA REAL				Lisboa Sacavem Lisboa				Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO			
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	4-12 m.	5-45 m.	4-20 t.	6-2 t.	9-50 m.	11-17 m.	4-51 m.	6-8 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-58 t.	8-41 n.	5-0 t.	6-29 m.	4-12 t.	5-29 t.	1-52 t.	3-9 .
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	10-20 m.	11-4 m.	11-25 m.	12-9 t.	Expinho	Parto	Expinho	Parto	8-20 n.	10-6 n.	6-0 t.	7-33 .
8-45 m.	9-5 m.	8-0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-4 t.	12-30 t.	1-17 t.	7-42 m.	8-38 m.	6-20 m.	7-11 m.	Porto	Braga	Porto	
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	8-24 m.	9-29 m.	7-5 m.	7-56 m.	5-20 m.	9-10 m.	5-45 m.	8-29 n.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	8-0 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-41 n.	11-4 m.	12-9 m.	9-36 m.	10-41 m.	8-15 m.	11-19 m.	7-54 m.	9-48 m.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.	10-0 n.	10-44 n.	11-5 n.	11-49 n.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.	11-20 m.	1-47 t.	12-19 t.	2-45 t.
11-45 m.	12-10 t.	12-0 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	4-23 t.	5-43 t.	2-56 t.	3-56 t.	3-50 t.	5-4 t.	4-28 t.	7-3 t.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	12-23 t.	1-21 t.	1-55 t.	2-54 t.					5-45 t.	8-35 n.	7-5 t.	10-40 n.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4-8 t.	4-30 t.	5-29 t.	SUL E SUESTE				Porto Vianna Porto			
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	LISBOA	BARREIRO	LISBOA		5-20 m.	10-50 m.	5-45 t.	10-40 n.
2-45 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa V. Franca Lisboa				6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.	NINE BRAGA NINE			
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-55 m.	7-45 m.	8-20 m.	7-50 m.	8-25 m.	6-30 m.	7-5 m.	9-45 m.	10-20 m.
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	12-30 n.	1-55 n.	7-45 t.	9-8 n.	9-30 m.	10-5 m.	9-5 m.	9-40 m.	Porto Valença Porto			
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	Lisboa b Santarém Lisboa b				12-0 t.	12-55 t.	12-0 t.	12-25 t.	8-15 m.	1-55 t.	2-30 n.	8-28 m.
6-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	6-0 m.	8-6 m.	7-55 t.	9-57 m.	2-20 t.	2-50 t.	2-0 t.	2-25 t.	11-20 m.	3-53 t.	10-0 m.	2-45 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.	11-25 m.	1-21 t.	11-40 m.	1-42 t.	4-30 t.	5-5 t.	4-25 t.	5-0 t.	5-45 t.	11-28 n.	1-38 t.	7-3 n.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	LISBOA b ENTRONCAMENTO LISBOA b				Lisboa Setúbal Lisboa				Vianna Valença Vianna			
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	4-45 t.	9-54 t.	5-0 m.	9-25 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	8-0 m.	9-55 m.	6-0 t.	8-5 n.
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	Lisboa Pamplhosa Lisboa				9-20 t.	4-5 t.	10-45 m.	12-35 t.	Porto Penafiel Porto			
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-45 m.	12-54 t.	7-50 t.	12-29 n.	4-30 t.	6-6 t.	3-15 t.	5-0 t.	10-56 m.	12-11 t.	4-48 m.	6-42 m.
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				Lisboa Porto Lisboa				Lisboa Extremoz Lisboa				8-20 n.	10-9 n.	5-49 t.	7-33 t.
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	2-45 t.	5-40 m.	12-35 t.	Porto Regoa Porto			
C. Sodre Cascaes C. Sodre				11-0 m.	11-40 n.	5-25 m.	5-37 t.	4-30 t.	11-15 n.	12-0 n.	6-30 m.	4-20 m.	10-56 m.	4-0 m.	8-45 m.
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	a 4-30 t.	11-40 n.	12-20 t.	5-8 m.	Lisboa	Faro	Lisboa		2-0 t.	6-31 t.	8-26 m.	1-19 t.
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	16-20 t.	11-35 m.	a 4-0 t.	11-16 n.	4-30 t.	5-0 m.	6-5 t.	6-30 t.	5-30 t.	10-28 n.	4-0 t.	11-25 n.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9-2 m.	7-45 t.	11-35 m.	a 4-0 t.	11-16 n.	Lisboa Pias Lisboa				Porto Barca d'Alva Porto			
a 9-15 m.	10-20 m.	a 9-15 m.	10-20 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.	7-45 m.	4-0 t.	4-35 m.	12-35 t.	7-20 m.	3-9 t.	11-10 m.	6-55 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	Lisboa Badajoz Lisboa				4-30 t.	2-10 n.	9-0 n.	6-30 m.	Regoa Barca d'Alva Regoa			
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	b 8-55 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-32 t.	Lisboa	Silves	TUNES		6-0 m.	1-12 m.	4-0 t.	8-18 n.
12-15 m.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.	11-0 m.	8-20 n.	5-25 m.	5-37 t.	Casa Branca Evora Casa Branca				GUIMARÃES			
a 1-40 t.	2-17 t.	a 12-15 t.	1-20 t.	7-45 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	9-0 m.	9-50 m.	10-30 m.	11-20 m.	7-35 m.	9-15 m.	5-15 m.	6-50 m.
a 1-45 t.	2-50 t.	a 1-45 t.	2-50 t.	Lisboa V. Alcant. Lisboa				2-50 t.	3-40 t.	5-40 t.	6-27 t.	9-50 m.	11-29 m.	7-5 m.	8-30 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	b 8-55 m.	6-0 t.	8-15 m.	3-32 t.	Casa Branca Faro Casa Branca				1-50 t.	3-57 t.	11-45 m.	1-20 t.
a 3-15 t.	4-20 t.	a 3-15 t.	4-20 t.	11-0 m.	7-3 m.	6-0 t.	5-8 m.	8-32 m.	9-0 t.	5-30 m.	5-45 t.	5-4 m.	6-15 t.	3-55 t.	5-24 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	Lisboa Guarda Lisboa				TUNES SILVES TUNES				7-22 t.	9-0 n.		
a 4-45 t.	5-50 t.	a 4-45 t.	5-50 t.	b 8-55 m.	12-20 n.	1-50 n.	3-32 t.	3-55 n.	4-35 m.	6-10 m.	7-0 m.	FARO SILVES FARO			
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	7-45 t.	9-30 n.	6-50 t.	5-8 m.	7-30 m.	8-20 m.	6-40 t.	7-20 t.	5-40 t.	8-15 t.	5-40 m.	8-15 m.
a 6-15 t.	7-20 t.	a 6-15 t.	7-20 t.	Lisboa T. VEDRAS LISBOA				BEIRA ALTA				a) Directos ou rapidos—b) Lisboa Cascaes Soldados—c) Porto-Campanhã—d) Por Alfarellos—e) Domingos e sant.—f) Excepto aos dom. e sant.—g) Sab.—h) 2.ª 5.ª e sab.—i) 2.ª e 5.ª—j) Dom. e 4.ª—k) Dom. e 5.ª—l) Só aos Domingos—m) Ao Barreiro—n) 3.ª e 6.ª—o) 2.ª 4.ª e 6.ª—p) 2.ª feiras—q) Pelo Norte—r) 2.ª 4.ª e 6.ª feiras—s) 5.ª feiras.			
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	12-15 t.	3-25 t.			Figueira	Pamp.	Figueira					
a 7-45 t.	8-50 n.	a 7-45 t.	8-50 n.	Lisboa Figueira Lisboa				5-30 m.	7-5 m.	8-20 m.	10-5 m.	Pamp. V. Formoso Pamp.			
a 9-15 n.	10-20 n.	a 9-15 n.	10-20 n.	7-0 m.	2-47 t.	1-55 m.	5-40 t.	4-0 t.	5-40 t.	6-35 t.	8-15 n.				
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	b 8-55 m.	6-21 t.	8-45 m.	3-32 t.	PAMP MANGUALDE PAMP.				8-15 m.	3-9 t.	10-25 m.	5-25 t.
12-30 n.	1-30 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	11-0 m.	9-24 n.	3-25 t.	11-23 n.	1-30 t.	6-53 t.	7-23 t.	7-0 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.
LISBOA QUELUZ LISBOA				a 4-30 t.	5-0 m.	6-25 t.	a 11-16 n.	7-0 t.	10-20 n.	5-56 t.	9-0 n.	7-0 t.	11-50 m.	1-10 n.	4-0 m.
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	b 7-45 t.	6-2 m.	8-0 n.	9-15 m.	Mangualde Guarda Mangualde				8-55 m.	11-50 m.	1-10 n.	4-0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	Lisboa V. Formoso Lisboa				10-30 n.	1-25 n.	2-2 t.	5-10 t.				
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	6-10 m.	7-54 m.	6-15 m.	7-55 m.								
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5-0 t.	11-30 m.	1-18 t.	10-45 m.	12-25 t.								
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7-0 t.	4-0 t.	5-44 t.	9-25 n.	11-5 n.								
7-35 t.	8-6 n.	8-30 n.	9-0 n.	Lisboa Cintra Lisboa											
				6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.								
				7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-50 m.								
				8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.								
				10-40 m.	11-46 m.	9-5 m.	10-5 m.								
				12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.								
				2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.								
				4-40 t.	5-43 t.	3-0 t.	4-0 t.								
				6-40 n.	7-46 t.	5-0 t.	6-0 t.								
				8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.								
				20-40 n.	11-46 n.	9-0 n.	10-0 n.								
				1-15 n.	1-17 n.	11-0 n.	12-0 n.								





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

**AGENTES** } Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
                  } No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## 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, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

*Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>*

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sahirá a 11 de abril. Agentes, E. George Succ, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Karthago**. Sahirá a 28 de março. Agentes, E. George Succ, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Simon**. Sahirá a 17 de março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Certe e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Ceará e Maranhão**, vapor inglez **Fluminense**. Sahirá a 18 de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Havre e Liverpool**, vapor inglez **Madeira**. Sahirá a 19 de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques e Beira**, vap. francez **Colombia**. Sahirá a 25 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



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



**New York** (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Sahirá a 20 de março. Agente, João Patricio Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pará** Manaus e Ceará, vapor allemão **Valdivia**. Sahirá a 29 de março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 31 de março. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco e Maceió**, vapor inglez **Mira**. Sahirá a 19 de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Paraguay**. Sahirá a 19 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Argentina**. Sahirá a 19 de março. Agentes, E. George Succ, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Pernambuco**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, E. George Succ, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Port Said**, Suez, Aden, Tanga, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Moçambique, Beira, Lourenço Marques e Natal, vapor allemão **Kurfürst**. Sahirá a 21 de março. Agentes, E. George Succ, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



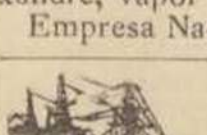
**Rio de Janeiro e Santos**, vapor allemão **Heidelberg**. Sahirá a 22 de março. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, Antuerpia e Bremen, vapor allemão **Wittenberg**. Espera-se a 23 de março. Agente, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



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



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 17 de março. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>