

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

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

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico CAMIFERRO

## SUMMÁRIO

COMMERCIO PORTUGUEZ, por O. S.	113
CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES	115
PARTE OFICIAL — Portarias de 26 de março e 12 de abril do Ministério das Obras Públicas	116
BILHETES PARA MADRID	117
NOTAS DE VIAGEM — XIII — Munich a Leipzig	117
MELHORAMENTOS DE LISBOA — V — Habitadores das ruas	118
MIRANDELLA A BRAGANÇA	119
PARTE FINANCEIRA — O convenio — Carteira dos accionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bo'sas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis	119 a 121
TRACCÃO ELECTRICA	122
EMPREGADOS NO COMMERCIO DE LISBOA	122
NOVA-YORK A S. FRANCISCO SEM PARAGEM	123
LINHA DA REGOA A CHAVES	123
LINHAS PORTUGUEZAS — Vouga e Arganil — Valla do Lima — Visitantes estrangeiros — Cascaes — Cintra à Praia das Maçãs — Benguela — Mormugão — Espinho e Gaia — Caminhos de ferro do Estado — S. Thomé e Príncipe	124
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Austria — Russia — Tunisia	124
AVISOS DE SERVIÇO — ARREMATAÇOES	125
AGENDA DO VIAJANTE	126
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE ABRIL DE 1902	127
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA	128

Páginas

Quer isto dizer que vae subindo a diferença entre o que exportamos e importamos, apesar de termos tido em 1901 um anno cerealífero prospero, que nos dispensou d'uma larga importação de trigos.

A importação para consumo foi de 40.425, 48.607, 50.607, 59.724, 57.868, e a exportação nacional ou nacionalizada de 27.311, 31.124, 28.804, 30.931, 28.284 contos, o que dá as diferenças entre as duas, de 13.114, 17.483, 21.836, 28.793 e 29.584 contos.

Nota-se aqui a mesma progressão crescente, que em 5 annos ultrapassou o dobro.

Descendo agora ao exame da importação por classes de pauta, nem por isso se modifica a impressão pouco animadora que d'estes numeros resulta. Assim é que não vemos aumentar a importação de materias primas para as artes e industrias. Se está hoje em 25.967 contos, tendo passado em 1897 por 14.801 contos, é facto que em 1900 chegou a 27.399.

Não teve portanto o trabalho nacional tão grande quantidade de materias primas a valorizar pela sua laboração manual, ou mechanica, multiplicando-lhe o preço, o que seria um beneficio. Longe d'isso, e assim se diminue mais a correcção a introduzir.

Houve uma baixa de 2.438 contos na importação de substancias alimenticias, que traduz aumento de riqueza publica no paiz, embora o Estado a chore pela receita aduaneira que deixa de cobrar. Esta baixa, que deve attribuir-se aos cereaes, não compensa todavia as baixas em sentido contrario, isto é, nas exportações e outros desequilibrios. De facto, as substancias alimenticias exportadas passaram de 16.368 contos em 1900 a 15.484 em 1901; as manufacturas diversas de 2.217 a 1.866; os animaes vivos de 3.846 a 3.377, e os fios e tecidos de 2.542 a 1.333 contos.

Nas materias primas importadas já se vae revelando a grande crise das fabricas de tecidos de algodão: receberam-se 2.612 toneladas a menos em 1901; o carvão foi menos tambem, por ser menos intensa a laboração fabril.

Nas lás a importação em 1901 regista-se com kig. 4.269.156 contra 4.674.260 em 1900; menor diferença portanto, mas no mesmo sentido da dos algodões, porque aqui é mais prospéra a situação da industria respectiva.

Nas madeiras importámos mais 1.966 toneladas, ao passo que exportámos grossa quantidade de madeira em tóros, o que n'um futuro proximo nos obrigará a mais larga importação ainda de madeiras de construcção.

Notamos com prazer maior importação de carris para vias ferreas e material circulante. Isto é devido á linha de tremvias de Lisboa e ás reparações ou substituições do material fixo nas linhas ferreas, nomeadamente nas do sul e sueste.

O carbonato de sodio e de potassio, que pode tomar-se como um excellente indicador do desenvolvi-

## COMMERCIO PORTUGUEZ

O anno de 1901, considerando-o sómente pelo indicador aduaneiro, não foi dos mais prosperos, nem revela uma tendencia para uma melhoria que venha a traduzir-se por um beneficio sensivel na nossa economia publica.

Sabemos que este indicador é, por si só, insuficiente; phenomenos complexos não pódem apreciar-se com um unico instrumento de medida, senão com varios. Mas é certo que muitas conclusões legitimas se pódem tirar da lição da estatística alfandegaria, e que, até certo ponto, são rigorosas as deduccões que se fazem da comparação dos algarismos apreciados pelo mesmo metro em diferentes annos. Sigâmos portanto neste caminho. De 1897 a 1901 a somma das exportações e importações nas nossas alfandegas são: 88.145 contos, 108.683, 112.027, 122.856 e 117.148.

Nota-se uma ascensão de cerca de 10.000 contos e uma depressão de 5.000 contos em 1901.

Nas importações temos: 50.630, 63.083, 66.932, 75.825 e 73.366 contos. Dá-se analogamente um accrescimo de anno para anno, com excepção do ultimo.

Outro tanto se verifica na exportação, que foi de 37.516, 45.600, 45.095, 47.031, 43.782 contos, havendo a mais uma ligeira depressão em 1899.

O desequilibrio do balanço commercial, abstrahindo do valor do ouro e prata em barra ou em moeda, dá então nesses cinco annos, respectivamente, 13.114, 17.483, 21.836, 28.794. 29.584.

mento das industrias chimicas, passou de 2.082 toneladas a 1.789 sómente.

O mesmo sucede ao fio de juta e de linho.

Mas ao passo que diminue a importação em matérias que tem nova laboração e transformação na nossa industria, aumenta a dalguns artefactos. Assim os brins, brinzões, grossarias e lonas, passaram de 20.848 a 30.592 kig. com mais a diferença de 29.718 para 48.387 em lonas de embarcações. Houve aumento na importação de cassas, sedas, fitas, galões, etc. e em tecidos alcatroados ou com borracha.

Nas substancias alimenticias desceram os alcooes de 21.151 a 3.282, em virtude da baixa de preço do alcool vinico, havendo uma diminuição sensivel nas demais bebidas, pois passou a sua importancia a ser de 12.930 contos de 15.368 que era em 1900.

Nos cereaes foi maior o desvio: 3.498 contos em vez de 6.798, e esta baixa tende felizmente a accentuar-se com o desenvolvimento da laboura moderna no Alemtejo e a larga applicação, que se vae fazendo nos terrenos, dos adubos artificiaes.

E' triste todavia vêr que um paiz agricola, em que 3.086.610 habitantes sobre 5.049 729 que se ocupam de trabalhos ruraes, segundo o censo de 1890, ainda se importem, como se importaram em 1901 — 18.340.931 kig. de arroz, 9.745.682 de batatas, 8.457.482 de favas o que, com outras importações, dá 1.774 contos de importação contra 1.644 contos em 1900, e isto só nos farinaceos da classe IV da pauta.

Augmentou tambem a importação de generos tropicaes como o café, chá, cacau, passando de 3.279 a 3.391 contos e a importação de pescarias, que passou de 3.045 a 3.686 contos.

Mesmo no azeite de oliveira, por culpa da nossa laboura e do mau fabrico do azeite destinado a conservas, a importação foi superior à de 1900, e até nas forragens se accusam de 1.840.483 kig. em vez de 711.098.

O augmento de 2.898 contos a 3.183 que se nota nos apparelhos, machinas, embarcações, vehiculos e armas, deve attribuir-se especialmente ao material de tremvias e vias ferreas, mas em parte tambem resulta do caminho que tem percorrido a laboura na senda do progresso, substituindo ao trabalho manual o trabalho mais regular e mais economico da machina.

As restantes classes da pauta não nos fornecem factos tão eloquentes e que por isso tão singelamente representem estes phenomenos economicos que caracterizam a verdadeira riqueza d'um povo.

Temos agora de passar em ligeira revista tambem a contra partida—a exportação.

A sêda em casulo, que já foi um producto d'uma industria tão prospera, mantem-se nos 5.184 kig. Oxalá as providencias do sr. ministro das obras publicas e os louvaveis trabalhos dalguns technicos illustres a façam resurgir de tamanho abatimento.

Chegaram já e começaram a distribuir-se as amoreiras consideradas de casta mais propria para a alimentação do sirgo, sendo de esperar que se possa desenvolver esta industria agricola com tantas tradições no nosso paiz.

A cortiça subiu mais um tanto, animando-se levemente o mercado d'este riquissimo producto; mas saiu do paiz principalmente em pranchas, 29.031 toneladas, o que representa uma perda para o trabalho nacional, perda que faz a ruina e a miseria em centenas de familias, uma verdadeira crise de *chômage*.

Exportaram-se 2.694 contos em 1901, tendo-se exportado 2.464 em 1900.

Mas onde mais se accentua o augmento da exporta-

ção é num artigo que estimariamos vêr reduzido a limites mais modestos. Nas madeiras em bruto a nossa exportação subiu a 148.751.723 kig. com o valor declarado de 337 contos de réis. Florestas inteiras para tão pouco dinheiro! Em 1900 a exportação fóra de kig. 95.931.267 com 199 contos.

E' um numero para que deve olhar-se com alguma attenção.

Parece bom exportarmos muito, mas arriscamo-nos a, exportando assim, seccar bem depressa a fonte.

Mandamos barra fóra, em toragens, quanto pau de pinheiro de 10 annos encontramos nas proximidades das linhas ferreas. Não será necessário muito tempo para que haja necessidade de importar maior quantidade de madeiras de construcção.

Segundo as estatisticas da alfandega de Lisboa, a exportação de madeira em bruto pelo Tejo foi de 11.586.996 kig. em 1897, de 13.713.349, em 1898, de 10.334.403 em 1899, de 35.319.793 em 1900, de 76.133.737 em 1901, em toragens, isto é, quasi 7 vezes maior em 1901 do que em 1897.

Ao passo que isto se dá com as madeiras, decresce a nossa exportação em matérias mineraes, apesar dos excellentes jazigos cupriferos do nosso Alemtejo e do ferro que possuímos em varias regiões do paiz; nomeadamente em Moncorvo.

Diminue tambem a exportação de fios, tecidos, feltros e respectivas obras, como diminue nas bebidas em que se comprehende o nosso melhor genero agricola—o vinho, pois passou de 10.732 contos a 9.811, affetando esta baixa tanto os vinhos communs como os de Porto e Madeira embora a depressão fosse nestes menos sensivel do que nos de pasto, em que desceu de 3.660 a 3.123 contos.

De tudo isto vem uma diferença importante, qual é a de 20.665 contos em 1901 para 32.566 em 1900.

Bastam estas considerações para se evidenciar como é pouco prospéra a nossa situação economica e por ventura reconhecer tambem quão grandes são os erros que temos commettido em pautas.

Quizemos crear industrias com o favor das alfandegas e só fizemos com isso o encarecimento da vida e o apparecimento de agentes perturbadores da nossa economia.

No valor artificial da pauta, algumas industrias exóticas vegetaram sem nunca se aclimar bem, como plantas melindrosas que só se erguem de pé arrimadas a um tutor. Mesmo assim, com a protecção pautal e com a protecção adicional devida ao agio do ouro, começaram algumas a agonizar. E é ver agora que, com a expectativa da melhoria do cambio, já recomeçam de voz em grita a clamar que lhes acudam.

Acudir para quê? Para, apesar de tudo, se desequilibrar ainda mais a nossa balança commercial. Para que não haja a possibilidade de se fazerem tratados de commercio em que, a troco de benefícios aos produtos da industria estrangeira, se possam adquirir benefícios aos productos da grande industria portugueza que é a industria da terra. Cada vez venderemos menos vinhos e cada vez importaremos mais ou nos desequilibraremos mais.

Nem a actividade commercial dos nossos agentes pôde comparar-se com a que desenvolvem os caixeiros viajantes de outros paizes exportadores, nem os tratados de commercio favorecem a animar os importadores estrangeiros.

A Suissa, que em virtude da grande quantidade de hoteis que possue para albergar viajantes cujo numero subiu em 1899 a 2.559.000, estando nesses hoteis 9.763.000 dias, e que por isso mesmo consome já mui-

to vinho, importou em 1899 1.238.314 hectolitros de vinho em cascos, e 5.644 hectolitros de vinho engarrafado. Portugal só concorreu com 630 em cascos e 46 em garrafas.

Mas a nossa vizinha Hespanha mandava para aquella republica no mesmo anno 608.488 hectolitros em cascos e 127 engarrafados, porque aproveitava o regimen convencional, pagando 3,5 fr. por quintal, enquanto que os nossos ate a alcoolização de 15 graus pagam 6 fr. e mais 80 centimos por grau e 20 por quintal para os de alcoolização superior.

O que se diz para a Suissa pôde repetir-se para outros mercados.

As nossas pautas forçaram a nota. Fomos proteccionistas em extremo. Deu-se entre nós o que se verifica tambem noutros povos.

A Russia e a Alemanha trabalham já em despedaçar o cordão pautal que tinham posto nas suas fronteiras. A guerra da China e do Transvaal demonstrou lhes que tinham ido longe de mais na animação da sua industria. Até Mac-Kinley pouco antes de ser ferido dizia que era necessário modificar as pautas apesar da prosperidade exuberante d'aquella florescente república que, importando no valor de 849.981.184 libras, exportou 1.370.763.571, o que dá um excesso sobre as exportações de 520.822.387 libras.

Torna-se necessário fazer uma profunda modificação tambem entre nós.

Ha industrias que criaram raizes vigorosas, ou por tal modo ligadas ao capital e aos interesses portugueses que seria perigoso e um grave erro perturbal-as. Outras, porém, não se defendem, como não se defendem algumas imposições pautaes excessivas para proteger industrias que não existem.

Para equilibrarmos a nossa balança não temos senão o caminho de desenvolver a exportação de generos ricos que produzimos; e isto não se consegue sem tornarmos mais facil a importação dos nossos generos nos paizes estrangeiros. Sacrificemos por isso a este grandioso fim alguns interesses pequenos, dando assim base para que, abrindo mais as nossas portas aos productos alheios, consintam em abril-as tambem aos nossos.

São pueris as crenças de que se possam negociar tratados sem vantagens reciprocas.

As pautas como estão já provaram bem o que podiam dar. Traduzem-se pela carestia da vida, pela situação difficult d'algumas industrias, e pelo desequilibrio commercial cada vez mais evidenciado.

E' a conclusão a que nos levam o exame e comparação d'estes algarismos.

O. S.

## Companhia de Guimarães

A assembléa geral d'esta Companhia, convocada para hoje, deverá apreciar o relatorio e contas da respectiva gerencia concernente ao anno findo, que foi o 21.<sup>º</sup> da sua constituição e o 18.<sup>º</sup> desde a abertura á exploração do caminho de ferro de Guimarães.

Merecem especial menção alguns trechos do importante relatorio, em que o gerente sr. Antonio de Moura Soares Velloso habilita todos os interessados a apreciarem com exactidão as circumstancias actuaes da Companhia. Todas as contas de lucros e perdas, de receitas e de despesas, todos os mappas de exploração e de estatistica, são acompanhados de considerações e explicações minuciosas, ás quaes imprime um cunho flagrante de verdade a respeitabilidade do nome que as assigna.

No anno findo continuou a cumprir-se a deliberação da assembléa para que se effectuassem as distribuições dos dividendos em 30 de junho e 31 de dezembro, ao mesmo tempo que se faz o pagamento do juro ás obrigações. D'esta resolução continua a pratica demonstrando todas as vantagens: regulariza e muito facilita os trabalhos de escripturação, annuncios e pagamentos; é de commodidade grande para os muitos accionistas que tambem possuem obrigações; e não tem nenhum inconveniente financeiro para a companhia, porque como a receita e despesa é realizada e liquidada mensalmente a dinheiro, fica o saldo disponivel em conta corrente a render apenas 2 %. Deve ter portanto já apuradas naquellas epochas, não só a quantia necessaria para fazer face aos pagamentos dos juros das suas obrigações, como tambem saber qual a percentagem que pôde ser dividida pelas accções, sem necessidade da demora de alguns mezes, que, naturalmente, occasiona a apresentação do relatorio e sua approvação em assembléa geral.

Em 1901 o total da receita geral liquida foi de réis 94.541.742, ou menos 2.465.748 que no anno anterior, produzindo uma média annual kilometrica de 2.780.7645, ou uma diminuição de 72.510 por metro.

O producto total proveniente do transporte de passageiros foi de 52.376.810 réis, ou menos 918.910, e o seu numero de 247.022, ou menos 1.827 do que no anno anterior.

Em mercadorias de grande e pequena velocidade, a tonelagem foi de 45.774, ou menos 1.005 toneladas, e no seu producto, de 41.679.102 réis, houve uma diminuição de 1.355.103 réis.

Não obstante — observa o relatorio — ter sido completo este anno o serviço de verão, e em vez de oito comboios ordinarios, que esta companhia effectua diariamente, ter-se elevado o seu numero a doze, durante cinco mezes, o movimento dos passageiros e seu producto foi menor, como acima se vê, devido sem duvida á crise fabril, da qual os effeitos se fazem sentir mais directamente sobre os rendimentos da nossa linha do que sobre os de outra qualquer.

As despesas geraes da exploração sommaram réis 28.896.743, ou mais 100.928 do que no anno anterior.

Referindo-se ao prolongamento para Fafe, o relatorio regista que foram começados os trabalhos na conformidade das condições da concessão e terão todo o desenvolvimento, logo que estejam resolvidas definitivamente as duvidas que foram suscitadas pelos termos do alvará de 22 de novembro ultimo, da concessão definitiva, cuja decisão está pendente. Sobre isto representou a companhia ao Governo, como em tempo dissémos.

São, pois, sempre dificuldades, que teem estorvado o desejo da companhia para prolongar o seu caminho de ferro até Fafe, embora esse novo esforço de construir um caminho de ferro sem subsidio do Estado nem garantia de juros devesse ser facilitado, pois que, sem duvida alguma, representa mais um beneficio que a companhia procura realizar e do qual seriam sempre o tesouro publico e o paiz que colheriam os mais imediatos, melhores e mais faceis proveitos, como acontece com a parte construida entre Bougado e Guimarães.

Entretanto, este empenho, desde 1888, para o prolongamento da linha, já tem custado com as suas variadas phases como se vê no balanço, a consideravel somma de 22.127.077 réis, principalmente devido a despesas diversas, estudos e projecto definitivo, e bem pouco na sua construcção.

Naquella importancia o que mais avulta, além das

despesas inherentes a estudos na região e respectivo projecto, são os gastos causados anteriormente por motivo do compromisso que o Governo tomou por escrito com a companhia, para lhe ser dada a concessão subsidiada do prolongamento da linha até Chaves. Este contracto, contrahido exclusivamente a bem da causa e credito publico, compriu-o cabalmente a companhia pela sua parte, como dão insuspeito testemunho o relatorio do Governo e proposta de lei n.º 59-D, art. 3.º § 12, e como foi reconhecido e mantido pelo projecto de lei n.º 72 de 10 de junho de 1888, das commissões reunidas de fazenda e obras publicas, não só como um simples preceito de boa abministração, mas tambem como consequencia d'esse compromisso solemne, de um verdadeiro contracto outorgado entre o Governo e a companhia. Infelizmente, esse contracto espera ainda hoje a devida satisfacção, e todos esses serviços que a companhia pôde prestar á causa publica, os quaes, nas proprias expressões do Governo, representam para o Estado um beneficio importante; alcançado sem nenhum desembolso, estão hoje esquecidos e parece que, de tudo isso, só lhe restará aquelles pesados onus.

Com respeito á projectada via ferrea sobre a estrada entre Famalicão e Guimarães, nada por enquanto está resolvido pelo Governo, ácerca do pedido que, ha mais de anno e meio, foi feito para essa concessão, contra a qual representou a Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, e bem assim algumas das mais importantes corporações da cidade do Porto e de fóra d'ella, e que, já em 1895, teve parecer contrario, concluindo que essa pretenção deveria ser indeferida a qualquer entidade, como effectivamente o foi a todas as pretensões que se apresentaram. Agora, como então, segundo consta, foi essa renovação do mesmo pedido informado desfavoravelmente pelas instancias consultivas mais competentes, mas pende ainda da resolução definitiva do Governo.

A companhia espera a decisão para adoptar o que as circunstancias aconselharem, porque, se contra tudo quanto é de esperar fosse dada essa concessão, não conviria á companhia trazer por Guimarães o movimento de Tras-os-Montes para lhe ser em parte desviado por aquella via, caso resolvesse fazer a construção do prolongamento para Fafe, não obstante essa concessão, que julga offensiva dos seus legítimos interesses viria affectar tambem a segurança precisa aos capitaes a empregar para Fafe, pois ficariam ameaçados com identica concorrência. Neste caso, conviria que o ponto de partida da nova linha fosse Vizella em vez de Guimarães, e portanto, que as officinas, depositos centraes e habitações do pessoal, que se projectam edificar em Guimarães, o fossem em Vizella, onde a companhia possue, desde a sua instalação, terrenos adquiridos para esse efecto.

Tem pois, a maxima gravidade para a companhia o esperar-se a resolução definitiva do Governo sobre este assumpto, porque não deve a companhia immobilizar 500 ou 600 contos de réis na construção do prolongamento do caminho de ferro para Fafe, ameaçada de um momento para outro, de ser pedida e concedida qualquer via barata sobre a estrada publica contigua, que lhe corre parallelamente, que parte do mesmo ponto e se dirige ao mesmo terminus, como acontece com aquelle pedido entre Famalicão e Guimarães.

Não ha duvida que, na concessão para Fafe, tem a companhia uma zona de protecção, embora seja apenas de opção; tornava-se real, porque não se concebe possível o emprehendimento de se construir um novo caminho de ferro em leito proprio e igualmente despendioso de centenas de contos de réis a par de outro já

existente e bem estabelecido, o que não succederá com as vias ferreas sobre estradas publicas, já pela sua facilidade e muito maior barateza, como tambem porque desde logo são subsidiadas com o leito já prompto e gratuito sem mais despesa do que assentar as travessas e carris. Uma empresa em tais condições torna-se privilegiada e sem duvida alguma de desleal concorrência para um caminho de ferro construido em leito proprio, com todos os seus edificios e installações dispensiosas e por isso immutaveis, enquanto que aquellas vias sobre estradas publicas, não lhes convindo a continuação, levantam o material e liquidam, furtando-se a maiores prejuizos, como entre nós já sucede com identicas vias, tais como a de Lisboa a Cintra, a da Regoa a Villa-Real e ainda ha pouco tempo a de Torres Novas a Alcanena.

Termina a gerencia por propôr: a confirmação do dividendo annual de 6 p. c. ou 6.000 réis por accão, já pago, na importancia de 17.844.000; que seja elevado a 10.000.000 o fundo de reserva, creditando-se esta conta pela quantia de 2.000.000; que seja elevada a 3.690.000 a conta de fundo de amortização, creditando-a pela importancia das obrigações amortizadas no anno findo, ou 720.000; que passe a conta nova de lucros e perdas o saldo de 1.727.200; que a gerencia, de acordo com o conselho fiscal, possa resolver todos os assumptos concernentes á concessão do prolongamento até Fafe, bem como a dar todo o desenvolvimento á construcção já começada; que a gerencia continue auctorizada a resolver o melhor processo de se realizar o capital necessário para essa construcção, se por meio da emissão de obrigações, para que a Companhia está auctorizada, ou por meio do aumento do capital accções.

O conselho fiscal, no seu parecer, aprova o relatorio, contas e actos da gerencia; propõe um voto de merecido reconhecimento ao dignissimo gerente pelo seu aturado trabalho e dedicação inexcedivel pelos interesses da companhia; sanciona o dividendo distribuido; e é de opinião que se concedam todas as auctorizações pedidas.

## PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria*

*Direcção Geral das Obras Publicas e Minas*

*Repartição de Obras Publicas*

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionaria do Caminho de Ferro da Beira Baixa, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro relativa ao primeiro semestre do anno economico de 1901-1902, (1 de julho a 31 de dezembro de 1901):

Considerando que o rendimento bruto kilometrico foi já durante o mencionado primeiro semestre superior ao minimo fixado no artigo 28.º do contracto de 29 de julho de 1885:

Ha por bem Sua Majestade El-rei, em conformidade com o accordo de 11 de abril de 1896 e com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 6 do corrente mez, aprovar a referida liquidação na importancia de 187.958.368 réis, sendo esta liquidação considerada provisoria nos termos da alinea a) da portaria de 20 de fevereiro de 1893 e das bases 5.º e 7.º do citado accordo. Outrosim ha por bem o mesmo Augusto Senhor ordenar que se pague á mesma companhia a referida quantia de réis 187.958.368.

Paço, em 26 de março de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

## 2. Repartição

## 2.ª Divisão

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 26 do corrente: ha por bem autorizar que seja aberta, provisoriamente, á exploração publica a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre o Arco do Cego e o Campo Pequeno (kilometro 1,180).

Paço, em 26 de março de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 19 de fevereiro do corrente anno:

Ha por bem autorizar que seja aberta, provisoriamente, á exploração publica, a linha da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, servida por tracção electrica, entre Santa Barbara e o Arieiro, ficando a empresa exploradora obrigada:

- 1.º A reparar convenientemente a entrada das agulhas;
- 2.º A collocar fios de resguardo em todos os pontos em que as linhas telephonicas se cruzam com os conductores de alimentação da tracção electrica, e pela forma que oportunamente lhe fôr designada.

Paço, em 12 de abril de 1902. — *Manuel Francisco de Vargas.*

**Bilhetes para Madrid**

Por motivo das festas da acclamação do rei de Hespanha, as companhias portugueza e hespanhola estabelecem bilhetes de ida e volta cujos preços, de Lisboa ou do Porto, são:

1.ª classe .....	16\$060
2.ª    "         .....	12\$040
3.ª    "         .....	8\$520

Estes bilhetes são válidos por 15 dias, desde o dia de venda, que se realiza de 6 a 18 de maio, sendo o regresso de 13 a 31 de maio. Assim, os passageiros que forem em 6, poderão regressar de 13 a 21, e assim sucessivamente um dia mais por cada dia de demora á partida de Portugal; os que forem nos dias 16, 17 ou 18 poderão conservar-se em Madrid até o dia 31.

**NOTAS DE VIAGEM**

## XIII

**Munich a Leipzig**

Antes de deixar a capital bavara, deixem-me recordar uma bella commodidade para os viajantes, peculiar de algumas cidades alemanas (excepto Berlim) que seria excellente se adoptasse por cá.

Em cada uma d'essas cidades se publica um ou mais guias do viajante, com bellos mappas a cores, numerosas gravuras e descripção de todos os monumentos, edificios notaveis, repartições publicas; horas em que se vêem os museus, preços dos carros e vapores, e todos os esclarecimentos uteis aos visitantes.

Estes guias são feitos por subscricção entre os principaes hoteis, cervejarias e outros estabelecimentos, e por elles dados gratis aos frequentadores.

Imagina-se bem quanta vantagem d'esta publicidade resulta aos vulgarizadores d'estes livrinhos que tão atrahentes são, que o viajante lhes segue os conselhos e por vezes demora a sua partida para não deixar de vê-

mais alguma cousa que as notícias do Baedeker, por mais que muito minuciosas, não lhe põem em evidencia.

Já existe na peninsula uma coisa parecida, em Sevilha, por occasião da semana santa.

Quando se adoptará em Lisboa, Porto, Coimbra este bello sistema de reclamo, tão facil e tão util, tanto mais que não abundam por cá mappas e guias das nossas cidades?

De Munich para o Hannover, cidade que me resolvi a visitar pelo conhecimento prévio que tinha das suas bellezas e pelo seu notavel serviço de carros electricos, com accumuladores, indo-se por Nuremberg e Saxe-Coburgo, o trajecto é mais demorado, e quem só quer viajar de dia tem que estacionar a noite em Eisenach; indo por Regensburg pôde-se ir ficar a Leipzig que é cidade muito mais para ver, o trajecto é mais curto e mais rapido.

Perde-se de vêr a floresta de Thüringen, mas lucra-se vendo a bella capital da livraria allemã.

O caminho não offerece particularidade notavel, não sendo alguns viaductos e pontes, salvo a de 710 metros sobre o Danubio, que é importante pela sua extensão, e que ao viajante que segue este caminho pela primeira vez dá a novidade de poder travar conhecimento com o grande colosso fluvial do norte.

Nem sequer, ao passar em Altenburg, vi os trajos das mulheres que o Baedeker classifica de grutesco e quasi indecente.

Pois não foi á falta de olhar de um e outro lado da carruagem.

Mas o notavel é o comboio que nos leva, um rapido que em 8 horas e 16 minutos transpõe os 478 kilometros que separam Munich de Leipzig, ou uma velocidade de 58 kilometros que nalguns pontos atinge 70 kilometros e mais.

O comboio é todo composto de grandes carruagens de 24 metros sobre carretos de quatro rodas, ligadas por meio de folle e divididas ao centro, metade para a 1.ª, metade para a 2.ª classe. As plataformas são fechadas e junto d'ellas ha um commodo toilette, urinol e W. C. tudo mantido no mais escrupuloso aceio.

Cada compartimento de 1.ª classe é para 4 passageiros e os de 2.ª para 6.

Os passageiros que vão junto á vidraça teem deante de si uma mesa de levantar ou recolher, como nas carruagens *sleeping-cars*; para os que tomam lugar ao centro ou do lado do corredor, ha neste, fóra da porta de cada compartimento, mesas que se desdobram para seu serviço.

Em cada lugar ha, acima do encosto, uma campainha electrica para chamar a criada, que vae uma em cada vehículo, sempre de panno e espanador na mão, e que sempre que vê poeira nas mesas, nos encostos ou nos vidros, ou cinza nos cinzeiros, pede licença para entrar nos compartimentos e limpa tudo escrupulosamente.

No lavatorio ha tambem sempre toalha lavada com sabonete, e fartura d'agua.

Se o passageiro quer, em transito, qualquer bebida ou comida, não tem mais que, por meio da campainha, chamar o criado do restaurante, que lhe prepara a mesa e o serve.

O almoço é servido no restaurante, uma carruagem modesta, interiormente em madeira clara. Custa 3 marcos e a comida é razoável. Outra novidade que tem este comboio é os logares serem marcados. O bilhete tem um espaço com o numero em branco, e sobre a parede de encosto ha um numero em cada lugar.

No corredor, á porta de cada compartimento ha um quadro com o duplo dos espacos da quantidade de logares do compartimento, tendo cada dois espacos

uma placa móvel, com o numero, que se transfere de um a outro espaço segundo os logares são vagos ou ocupados.

Logo que o comboio parte apresentam-se nada menos de tres revisores!

Parece-me pessoal de mais, especialmente sendo um d'estes, o chefe, o mais graduado a julgar pelos numerosos galões no bonet e na farda, e por dar muitas ordens e nada mais fazer, um barrigudo sujeito que mesmo de lado toma toda a largura do corredor.

Os outros dois teem que andar em seguimento d'ele, porque indo o gordo Falstaff no corredor não ha espaço para mais nada.

Dos dois empregados subalternos, um toma os bilhetes, pergunta aos passageiros, se os vê de pé ou se ha logares disponiveis no compartimento, em que logares vão, e inscreve no bilhete o numero do logar.

Depois vae á tal taboleta da porta e por meio de chave faz passar da columna esquerda em que estão verticalmente alinhadas, para a direita, as placas com os numeros dos logares tomados. Num espaço a seguir escreve, a giz, o destino dos bilhetes.

O terceiro revisor cobra a sobretaxa que na Alemanha se paga pela viagem em comboios rápidos.

Outras notas tomei d'esta viagem; a grandiosidade das principaes estações e a vastidão mesmo das de pequena importancia.

Os chefes de estação todos de luva branca. O signal de paragem de côr vermelha não se usa, sendo substituída pela verde, tanto em discos como em passagem de nível.

Tambem notei que os nomes das estações são bem pouco visíveis.

A construcção da linha é tão solida e o material não bom, que, mesmo de pé, se pôde ler ou escrever, não havendo o menor solavanco.

Finalmente é esta das viagens mais commodas que, como passageiro ordinario, tenho feito.

## Melhoramentos de Lisboa

### V

#### Habitadores das ruas

Parecerá talvez exagerado o que vamos notar como melhoramento a introduzir na nossa capital; mas deve-se attender a que estes artigos, no seu conjunto, significam a indicação de uma série de melhoramentos de que Lisboa precisa e, realizados que fossem uns — os que já deixámos citados e outros que iremos lembrando —, os outros se justificariam, para completar a obra de saneamento, de limpeza, de bom aspecto da nossa cidade, que não tem razão alguma para não figurar, nesses pontos, ao lado das principaes capitais europeias.

Ha-de notar quem tiver a paciencia de nos dar attenção, que nestas ideias não se trata de custosas obras de transformação, de luxuosos edifícios, de sumptuosos parques. São antes melhoramentos que só dependem de accão persistente, de iniciativa, de prudente estudo, de regulamentação, de disciplina.

Nada mais, que bem sabemos que os cofres municipaes estão falhos de recursos e o orçamento da camara eivado do vicio emprego-mania que affecta todos os nossos serviços publicos.

Nestas providencias que reclamamos, chegar-se-hia mesmo, ao contrario, a tirar alguma receita que, bem applicada, poderia servir para occorrer a outras pe-

quenas despesas novas, que a adopção d'algumas das nossas ideias poderia originar.

Uma pequena campanha se levantou agora na imprensa por causa da quantidade de rapazes que enxameiam em certas ruas e certos bairros mais pobres, e trasbordam mesmo para outras ruas menos retiradas, fazendo da via publica campo das suas correrias, luctas, folguedos e incomodando os transeuntes.

Remediar isto não é attribuição da camara, mas da policia, e até do governo, com uma lei bem apertada do ensino obrigatorio.

E fóra das horas lectivas ha a officina, a biblioteca publica municipal, para entreter o tempo; não é cambalhoteando ou intromettendo-se com os vian-dantes que rapazes adquirem ou desenvolvem a educação.

Mas outros grupos ha de habitadores das ruas, que, esses, estando sob a alcada do governo civil, não devem deixar de estar sujeitos a regulamentos menos tolerantes do que uma simples licença.

Os mocos de fretes, por exemplo.

Uma colonia enorme de filhos da Galliza vem para a nossa capital ganhar a vida trabalhando honestamente, fazendo recados, fretes, prestando serviços ordinarios, que tudo lhes serve para conquistar os parclos vintens da remuneração.

São, com raras excepções, honrados, e muitos d'elles se tornam sympatheticos pela sua humildade e amor ao trabalho.

Tambem, modestos nas suas aspirações, contentam-se com a mais parca paga dos seus serviços.

Não ha parte alguma a não ser na Africa, onde estes trabalhos se paguem por tão infimo preço; onde ha tabella oficial de moços de fretes ella é mais elevada do que os preços que regulam em Lisboa; onde não a ha, as exigencias são elevadissimas.

Mas, se nos compadecemos d'esses pobres operários das ruas, não devemos, por isso, consentir que elles se conservem na via publica em estado nada apresentavel, como succede em Lisboa.

Fatos variados, rotos, velhos, remendados, sujos; por vezes em mangas de camisa e até de camisola, não são trajes proprios para se consentir que esses trabalhadores estacionem, em grupos, nas ruas principaes.

Nada custa obrigar-los a envergar uma simples blusa escura, de um typo uniforme escolhido pela policia ou pela camara.

No verão esta simples cobertura da camisa não produziria calor que os incomodasse; no inverno encobriria quantos abafos quizessem vestir sob ella.

Um bonet com um distintivo especial, que bom seria que fosse bem visivel, indicaria ao forasteiro o mister d'esses servidores.

Na Suissa, na Alemanha, o bonet é encarnado vivo.

Aqui, já estamos a vêr como essa côr serviria de alvo para os gracejos do espirito indígena. Mas poderia ser azul, preto, verde, de qualquer côr, contanto que fosse igual.

Outros habitadores temos agora nas ruas, apresentando um espectaculo de quasi miseria.

A companhia Carris de ferro empregou os seus sotas em guardas d'agulhas, desde que os dispensou do antigo mister.

Mas affirmando, até nisso, o seu desprezo pela cidadão, enquanto que o pessoal dos carros recebeu fardamento elegante, os miserios rapazes foram mandados para os pontos de bifurcação, sujos, andrajosos, com o velho fato que tinham ou com o que lhe dão por esmola.

E elles ahí estão, nas ruas, nas praças, estacionando, calcado roto deixando vêr os pés sem meias, camisa

esfarrapada mostrando as carnes; na mão um trapo vermelho pregado num pau sujo e uma alavanca para manobrar as agulhas.

Para descançar tem já improvisado bancos de qualquer velho caixote que lhes dão; para entreter os ocios vão esburacando as ruas, os passeios, com a alavanca; para recrear o espirito vão-se constituindo centro de cavaqueira de outros rapazes, com os quaes discutem ou brincam nos intervallos da passagem dos carros.

Não terá a camara meio de levar — por bons modos — a companhia Carris a dar a estes infelizes um fato simples, igual e decente, e um banco de madeira pintada para descanço?

Ahi fica o requerimento — simples pedido que fazemos, para que se pense em tirar das nossas ruas tudo quanto seja incommodo ou sujo ou de mau aspecto.

E' d'este conjunto de pequenos cuidados d'aceio que resulta a boa apparencia de uma cidade moderna; tambem isto constitue prova de civilização.

## Mirandella a Bragança

Realizou-se hoje, no Ministerio das Obras Publicas, a abertura das propostas ao concurso para a construção do caminho de ferro de Mirandella a Bragança. Presidiu ao acto o sr. engenheiro Silvestre Pereira da Silva, director geral das Obras Publicas.

Os concorrentes foram: a casa Zagury, que propôz a base de 25.335<sup>000</sup> réis como custo kilometrico em relação ao qual o Governo garantirá o juro de 4  $\frac{1}{2}$  %; e o sr. João da Cruz, que fôra o unico concorrente no primeiro concurso, fixando então a base de 26.880<sup>000</sup> réis, e agora a reduziu a 25.920<sup>000</sup> réis.

Congratulamo-nos com o Governo por ter chegado a um resultado tão satisfactorio, pois não só a construção da nova linha será adjudicada a quem oferece excellentes garantias da sua execução, mas ainda o Estado, aceitando tal proposta, economiza o juro da diferença entre a base primitiva e a actual, ou seja 4  $\frac{1}{2}$  % sobre 960<sup>000</sup> réis por anno e kilometro.

## PARTÉ FINANÇEIRÀ

### O Convenio

A importancia d'este documento que foi hontem, 14, apresentado nas camaras, obriga-nos a inseril-o na integra e a resumir, por isso, ao strictamente indispensavel o nosso Boletim Financeiro.

Tambem a magnitude do assumpto não nos permite emitir desde já opinião sobre esta negociação que sem duvida foi levada a termo nas condições mais favoraveis que se poderam obter e com o acrisolado patriotismo que caracterisa o seu negociador, o que não quer dizer, — *á priori* — que estas condições sejam de molde a encher-nos de jubilo, antes, á simples leitura, se nos afiguram um grave problema a resolver, tanto mais grave quanto pouco confiamos que haja bastante juizo para cumprir tão enormes compromissos.

A discussão que vae encetar-se, no parlamento e na imprensa, esclarecerá o assumpto e nos dirá até que ponto podemos levar o sacrificio do aceite de uma letra d'esta importancia sacada á vista sobre os nossos depauperados recursos.

#### Bases que fazem parte integrante da lei

I — A dívida publica externa, a que se refere o art. 1º da presente lei, será convertida em titulos do tipo unico de juro de 3 por cento, amortizaveis em 198 semestres e formando tres séries:

1.ª série: correspondente ao 3 por cento, amortizavel pelo valor nominal dos novos titulos, o qual será o valor nominal actual reduzido a metade.

2.ª série: correspondente ao 4 por cento, amortizavel pelo valor nominal dos novos titulos accrescido de  $\frac{1}{4}$ , sendo esse valor nominal o valor nominal actual reduzido de  $\frac{1}{3}$ , e pagando-se juro sómente sobre este valor nominal assim reduzido.

3.ª série: correspondente ao 4  $\frac{1}{2}$  por cento, amortizavel pelo valor nominal actual, e emitida nas condições seguintes:

a) em titulos com juro de 3 por cento, e de capital nominal correspondente a  $\frac{3}{4}$  do capital nominal actual;

b) em titulos especiaes, de capital nominal correspondente ao quarto restante do capital nominal actual, titulos sem juro e sem nenhuma outra vantagem especial, tendo a mesma numeração que os titulos de que trata a alinea anterior e amortizaveis conjuntamente com estes titulos.

§ 1.º A amortização dos titulos da 1.ª e 2.ª séries poderá ser feita por sorteio ou por compra no mercado, á escolha do governo.

§ 2.º A amortização dos titulos da 3.ª serie será feita exclusivamente por sorteio, conforme as respectivas tabellas de amortização.

II — Para garantia do integral cumprimento dos encargos que resultam das disposições da base precedente, fica expressamente determinado o seguinte, que vigorará até completa amortização dos titulos que forem convertidos, nos termos da referida base:

1.º O governo applicará especialmente e de preferencia ao serviço da dívida externa, representada por aquelles titulos, os rendimentos aduaneiros do continente do reino, na Europa, exceptuando os dos tabacos e cereaes;

2.º Os thesoureiros das alfandegas entregaráo todos os dias á Junta do Credito Publico quantia suficiente para perfazer a trigesima parte, em ouro, do total necessário para os encargos annuaes (juro e amortização) da dívida externa actual que fôr convertida, nos termos d'esta lei, e para as despesas do serviço da mesma dívida;

3.º No caso em que as receitas aduaneiras d'un dia sejam inferiores á quantia necessaria, o deficit será preenchido com as receitas do dia ou dias seguintes;

4.º Logo que, no decurso d'un semestre, a Junta do Credito Publico tiver recebido quantia igual á metade, em ouro, da necessaria para os encargos annuaes (juro e amortização) da referida dívida externa actual que fôr convertida nos termos d'esta lei e para as despesas do respectivo serviço, cessarão, nesse semestre, quaesquer entregas dos thesoureiros das alfandegas á Junta do Credito Publico, recomeçando só no semestre seguinte;

5.º Se por qualquer circunstancia imprevista, as entregas feitas na Junta do Credito Publico, durante qualquer semestre, não tiverem preenchido a metade da quantia total, em ouro, necessaria para os encargos annuaes da dívida de que trata esta lei, o governo preencherá o deficit pelas demais receitas e rendimentos do thesouro portuguez;

6.º A Junta do Credito Publico deverá transferir todos os quinze dias, pelo menos, para os estabelecimentos encarregados do serviço da dívida publica portugueza, em paizes estrangeiros, as quantias que tiver em cofre, a fim de que o annuncio do pagamento dos coupons se faça quinze dias antes dos seus respectivos vencimentos e a amortização dos titulos seja effectuada pontualmente.

§ unico. Fica, porém, declarado, para todos os efeitos, que as disposições contidas nesta base de modo algum affectarão ou poderão prejudicar a autonomia financeira, económica e administrativa da nação portugueza.

III — São mantidas, e vigorarão pelo mesmo periodo fixado na base anterior, as disposições dos decretos de 14 de agosto de 1893 e 8 de outubro de 1900, que regularam a constituição, funcções e atribuições da actual Junta do Credito Publico.

IV — Em execução e para os efeitos da base I d'esta lei, cesarão, a datar de 1 de julho de 1902, inclusivé, a participação da dívida externa nos rendimentos aduaneiros e a eventual vantagem que pudesse resultar da diminuição do premio de ouro abaixo de 22 por cento, estabelecidas pelos §§ 1.º e 2.º do artigo 1.º da lei de 20 de maio de 1893.

V — Feita, nos termos da presente lei, a definitiva regularização da dívida externa portugueza, nenhuma vantagem poderá ser de futuro concedida aos titulos de qualquer das tres séries, a que se refere a base I, que se não torne extensiva ás demais.

VI — Fica o governo auctorizado:

1.º A resgatar, por importancia não superior a 10 por cento do seu valor nominal, os certificados emitidos como representação da parte não paga dos quatro coupons vencidos no periodo decorrido desde a publicação do decreto de 13 de junho de 1892 até a publicação da lei de 20 de maio de 1893 (1 de julho e 1 de outubro de 1892, 1 de janeiro e 1 de abril de 1893), e a satisfazer a importancia do sello dos novos titulos;

2.º A fazer as demais despesas necessarias para effectuar a conversão, nos termos d'estas bases, não devendo, porém, exceder  $\frac{1}{5}$  por cento do valor nominal dos titulos a converter.

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Guimarães  
Balancete de 31 de março de 1902

### Activo

Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	827:808\$639
Prolongamento até Fafe.....	22:305\$597
Materiais em depósito.....	27:291\$868
Devedores diversos.....	26:238\$469
Exploração. Despesas gerais de 1902.....	7:126\$368
Exploração. Despesas gerais de 1901.....	28:896\$743
Gerencia (despesas da sede) de 1902.....	693\$295
Gerencia (despesas da sede) de 1901.....	2:7 9\$606
Conta de juros de 1902.....	722\$723
Conta de juros de 1901.....	27:883\$895
Dividendo de 1901.....	17:844\$000
Dinheiro em depósito.....	5:500\$000
Caixa .....	246\$613
	<hr/>
	995:347\$756

### Passivo

Capital:	
Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	537:030\$000
Accionistas seus créditos.....	115\$500
Depósitos e fianças.....	1:427\$093
Contas em liquidação.....	7:350\$220
Exploração, receita geral de 1902.....	23:450\$480
Exploração, receita geral de 1901.....	98:675\$874
Dividendos a pagar.....	906\$000
Juros de obrigações a pagar.....	529\$120
Retenções gerais.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	2:970\$000
Fundo de reserva.....	8:000\$000
Lucros e perdas.....	9:954\$032
	<hr/>
	995:347\$756

Porto, 10 de abril de 1902.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Veloso.*

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Avril 1902.

Si notre place a fait preuve de fermeté, les transactions depuis quelque temps sont devenues un peu moins actives : personne ne veut se lancer dans des opérations comportant des capitaux importants ou des délais un peu longs, avant d'être assuré du rétablissement de la tranquillité dans l'Afrique du Sud : les événements de ces temps derniers paraissent en être cependant les indices précurseurs.

La mise en liberté de Methuen par le général Delarey a grossi même parmi les enfants d'Albion les partisans de la cause boer où a touché tout au moins les ennemis les plus acharnés.

Un événement plutôt favorable à l'apaisement général est encore la disparition de Cecil Rhodes dont les conceptions hasardeuses ont été la cause de la guerre qui ruine depuis plus de deux ans l'Afrique du Sud.

Il suffirait que ce nuage de la guerre du Transvaal soit dissipé pour qu'une reprise générale éclate soudainement.

Le marché des mines, influencé d'un jour à l'autre par cette grave question, se raffermira bien vite et ne tardera pas à regagner le terrain perdu.

La situation de place paraît bien nette, car les positions sont de peu d'importance, et la spéculation très disposée à partir de l'avant.

Mais ces facteurs favorables ne produiront leur effet qu'aujourd'hui après cette solution. En clôture, il est plus que jamais question de négociation de paix : on commente favorablement les dernières nouvelles, et le public financier se montre confiant dans l'issue des négociations qui se poursuivent.

Le marché de nos fonds nationaux reste ferme, mais calme.

L'Extérieure Espagnole atteint 79 frs., regagnant ainsi la plus grande partie de son coupon trimestriel.

La Rente Portugaise bien tenue, dans l'espérance que l'arrangement avec les créanciers aboutira.

Fonds Russes et Ottomans, fermes.

Les Argentins un peu plus lourds par suite de la hausse du change et des dépenses maritimes dans lesquelles s'engage le gouvernement argentin.

Les Rentes Brésiliennes et les obligations provinciales font preuve de grande fermeté.

Les Métaux continuent à présenter le plus grand calme, et les cours se maintiennent sans grande oscillation à l'exception du

cuivre qui, toujours travaillé par la spéculation, perd presque £ 2 à 52 £.

Le Rio faiblit à 1.120 frs.

La Tharsis tombe à 150 frs. dès la nouvelle de son dividende de 10 frs., alors que l'on escomptait un coupon de 12,50 frs.

En présence de la diminution constante de la production dans certaines parties du domaine minier, le conseil a poussé activement la recherche de nouvelles mines. Dès à présent il a procédé à l'acquisition d'une mine de cuivre en Norvège : toutefois on ne peut encore évaluer exactement l'appoint qu'apportera cette acquisition ; il faut attendre que les travaux de développement, qui dureront sans doute une partie de l'année 1902, soient terminés.

Le Cape s'inscrit à 125 frs.

Le zinc métal ne s'éloigne guère des environs de 17 1/2.

Le 1/10 Vieille-Montagne vaut 555 frs., la Silesie, 1.210 frs. et l'Asturienne des Mines 4.850 frs.

Le syndicat des producteurs de zinc, que l'on supposait un moment définitivement fermé, na pu se constituer, étant donné le refus de certaines mines d'entrer dans le cartel. Néanmoins, le nombre des dissidents étant peu élevé, on espère arriver à les convaincre.

Dans les chemins de fer Français peu de changements à constater.

Le Métropolitain revient à 582 frs. ; l'animation est bien moins grande que précédemment, maintenant qu'on connaît le chiffre du dividende fixé définitivement à 15 frs. ; les bénéfices de 1901 se sont élevés à 1.940.000 frs.

Dans le marché des chemins étrangers, le groupe espagnol a fait preuve d'activité.

Les obligations des Portugais progressent sur toute la ligne. Les recettes du 26 mars au 1.<sup>er</sup> avril sont en augmentation de 28.239 frs.

Dans les valeurs industrielles, le Suez se maintient facilement autour de 4.000 frs.

Les titres du Panama se retrouvent sans variations.

Les Voitures à Paris finissent à 256 frs. L'Assemblée des actionnaires vient d'être convoquée pour le 28 avril.

Le Bec Auer passe à 435 frs. Le dernier exercice se solde par un bénéfice de 1.141.000 frs., ce qui permettra de fixer la distribution du dividende à 35 frs. par action.

Dans le compartiment métallurgique russe l'attention du public s'éloigne de plus en plus de ces valeurs ; il faut attendre la fin de la crise russe avant d'espérer trouver un renouveau d'activité.

L. C.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1902.

Foi o seguinte o movimento bolsista da quinzena:

*Valores do estado.*—Operações muito regulares em inscrições que ficam a 39,65 assentamento e 39,70 coupon. Em outros papéis menor movimento, com exceção das obrigações de 1888 4 1/2 %, onde alguma coisa se fez a 57\$800 assentamento, e 57\$400 coupon.

*Acções de Bancos e Companhias.*—Procuradas as do Banco de Portugal, que se firmam a 149\$000. Falta de vendedores para as do Banco Commercial e Lisboa & Açores, que ficam a 137\$500 e 125\$300 respectivamente.

As acções dos Tabacos tiveram a influencia da bolsa de Paris, subindo de 143\$000 para 144\$800 com muito regulares operações.

*Obrigações do Credito Predial.*—Pouco de efectuado. As cotações ficam: prediais 6 % 95\$000, 5 % 93\$000 e 4 1/2 % 91\$000.

*Empresas africanas.*—As acções da Companhia de Moçambique foram d'esta vez menos procuradas, realizando-se algumas operações a 11\$300 e 11\$350. As da Zambezia, essas foram mais felizes, tendo-se efectuado boas transacções entre 4\$500 e 4\$800. Em obrigações «Atravez d'Africa» quasi nada se fez, ficando este papel a 85\$500.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	41 7/8	41 13/16	Desconto no Banco
» cheque..	41 1/2	41 3/8	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	688	690	No mercado.....
» cheque....	692	694	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v.....	276	278	res .....
» cheque....	281	282	Cambio do Brazil. 12
Francfort 90 d/v ..	276 1/2	278 1/2	Premio da libra... 1\$200
» cheque...	281 1/2	282 1/2	e
Madrid cheque ...	840	850	

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	ABRIL														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-	
Lisboa: Inscrições de assent.	39,90	-	39,80	39,80	-	39,49	39,55	39,65	39,65	39,65	39,65	39,65	39,65	39,65	-
" coupon	39,90	-	39,80	-	-	39,50	39,65	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	39,70	-
Obrig. 4% 1888 .....	22.000	21.900	21.950	21.900	-	-	21.800	21.900	21.900	-	-	21.850	21.850	-	
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	49.800	49.800	-	49.700	-	-	49.700	-	-	
" 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	58.300	58.300	-	57.800	-	57.800	-	57.300	57.800	-
" 4 1/2% assent.....	59.500	-	57.700	-	-	57.600	-	57.400	57.400	57.400	57.400	-	-	-	
" 4 1/2% coup. int...	59.000	57.600	57.800	57.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" 4 1/2% externo....	-	-	50.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal....	149.000	149.150	149.150	-	148.800	148.800	149.000	-	149.000	-	149.000	149.000	149.000	-	
" " Commercial ....	-	-	-	-	137.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" " N. Ultramarino..	-	120.500	-	120.000	120.000	-	-	-	119.500	119.500	-	119.000	119.000	-	
" " Lisboa & Açores	125.000	125.100	125.100	125.100	125.000	125.000	-	-	125.300	125.300	-	125.500	125.500	-	
" Tabacos coupon ...	143.000	143.000	143.500	143.500	144.000	144.300	144.500	144.600	144.800	144.800	145.000	145.000	145.500	-	
" Comp. Phosphoros.	79.000	-	78.900	-	73.600	-	72.500	72.500	72.600	72.800	73.700	74.500	75.100	-	
" " Real... .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6% .....	-	95.150	95.150	95.000	95.000	95.150	-	-	-	95.000	-	95.150	95.000	-	
" 5% .....	-	93.350	93.200	93.150	94.500	-	-	93.100	-	93.000	93.000	-	93.000	-	
" Comp. Phosphoros.	92.500	92.500	-	-	-	92.500	-	92.400	92.400	-	-	92.500	-	-	
" C. Real 3% 1.º grau	-	81.000	-	-	80.500	-	-	-	80.000	-	79.800	72.500	-	-	
" " 3% 2.º grau	23.950	24.200	-	24.700	24.600	24.500	24.550	-	24.400	-	24.400	24.400	-	-	
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	58.500	-	-	58.500	-	-	-	
" Atravez Africa....	85.000	85.000	84.800	84.800	84.900	-	-	-	85.100	85.500	87.500	88.500	88.500	-	
Paris: 3% portuguez .....	29	29.10	28.97	28.95	29	28.92	28.90	28.95	28.95	28.95	28.90	28.87	-	-	
Accções Comp. Real.....	75	76	76	75	73	73	-	-	-	73	-	72.75	-	-	
" Madrid Caceres....	-	32.50	32.50	34	34.75	-	34	-	32.25	-	32	-	-	-	
" Norte de Hespanha.	187	188	184.50	192	193	196	195	194	190	191	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza...	273	275	274.50	282	283	288	284	284	282	281	-	-	-	-	
" Andaluzes.....	198	202	203	208	210	219	217	220	212	212	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1.º grau.	347	-	347	-	347	348.76	348.75	349	349	349	349	350	-	-	
" " 2.º grau.	108	110	109	109.75	110.50	109	109	109	108.50	108	108	107	-	-	
" C. Beira Alta.....	78.75	79.75	79.50	78	78	78	78	78	77.50	-	-	-	-	-	
" Madrid Caceres ....	-	90.25	90.50	91.50	93	92.75	92.75	89	92.75	90	89.75	92	-	-	
" N. Hesp. (1.º hyp.)	305.25	307	308	307	302.75	306.60	306.50	305	306.50	305	-	-	-	-	
Londres: 3% portuguez.....	28.50	28.50	28.56	28.50	28.50	28.50	28.43	28.37	28.43	28.50	28.37	28.37	-	-	
Obrig. Atravez Africa....	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	57.25	-	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	71.93	72	72	72	72	72.88	73	73	73.50	75	78	78.19	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa....	73	73.50	73.50	72	72	72	72	73	73	73	73	-	-	-	

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de			
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Totais Réis	Kilom.	1902 Réis	1901 Réis	1902 Réis	1901 Réis	
COMPANHIA REAL	de 8										
Antiga rēde e nova não garantida .....	19 25 M. <sup>o</sup>	693	65.520.000	94.545	693	64.908.193	93.662	834.588.000	839.491.401	-	4.903.401
	26 1 Ab.	"	69.725.000	100.613	"	65.596.339	94.655	904.313.000	905.087.740	-	774.740
Nova rēde garantida .....	19 25 M. <sup>o</sup>	380	10.467.000	27.544	380	8.976.807	23.623	118.898.000	117.878.599	1.019.401	-
	26 1 Ab.	"	10.190.000	26.815	"	9.235.661	24.304	129.088.000	127.114.260	1.973.740	-
Sul e Sueste .....	19 25 Fev.	494	22.318.435	45.178	488	13.852.515	28.386	174.012.035	144.814.811	29.197.224	-
	26 4 M. <sup>o</sup>	"	20.127.245	40.743	"	16.531.845	33.876	194.139.280	161.346.656	32.792.624	-
Minho e Douro.....	19 25 Fev.	353	20.332.593	57.599	353	18.723.283	53.040	176.796.566	173.229.045	3.567.521	-
	26 1 M. <sup>o</sup>	"	18.884.964	53.498	"	21.637.148	61.295	195.681.530	194.866.193	815.337	-
Beira Alta .....	26 4 M. <sup>o</sup>	253	6.322.011	24.988	253	7.866.370	31.092	53.762.590	55.354.655	-	1.592.065
	5 11 "	"	5.700.655	22.532	"	5.459.358	2				

## TRACÇÃO ELÉCTRICA

A companhia carris tem tido agora o seu mau quarto de hora. Graças a Deus, que não foi sem tempo — nem sem razão!

A administração vinha seguindo, na exploração do publico de Lisboa, o exemplo dos seus guarda-freios na velocidade dos carros. Dir-se-hia já que guarda-freios e administração andavam ao desafio a vêr qual desceria com maior rapidez á Rua do Alecrim ou qual descobriria um mais rapido meio de aumentar as receitas da companhia.

Neste furor, aconteceu que a administração, tendo feito concluir a toda a pressa a linha do Campo Pequeno, e tendo anunciado a inauguração d'essa nova linha para a primeira tarde de touros na presente epocha, houve uma corrente de entusiasmo do publico para os pontos d'onde deviam largar os carros electricos para a praça de touros.

Mas qual não foi a surpresa, que a breve trecho se tornou em justa indignação, quando se viu que a companhia, passando por cima da condicção 9.<sup>a</sup> do contracto de 27 de julho de 1892, como os seus carros passam pela rampa da rua do Alecrim — de escantilhão — estabeleceria que quem quizesse logares reservados nesses carros pagaria a mais da passagem ordinaria 40 réis na ida e 60 réis na volta!

E d'esta vez, ao contrario do que já succedera tantas outras e com tantos outros abusos da companhia, não foi a companhia que levou a melhor. A indignação do publico echoou na commissão administrativa do municipio, e por tal modo, que a commissão não pôde fazer ainda uma vez ouvidos de mercador, e não teve outro remedio senão intimar a companhia a cumprir o disposto na clausula 9.<sup>a</sup> do seu contracto.

Já no domingo immediato não havia carros reservados para o Campo Pequeno!

Com este facto, e com muitos outros em que a companhia se vae tornando useira e vezeira, lembra-nos a anecdotá d'aquelle criado que todos os dias mettia no rol das compras uma verba assim especificada: — A vêr se passa... tanto.

Um dia, porém, o patrão, ou a patrôa ou quem lhe tomava as contas, fez reparo na verba, e repontou: — A vêr se passa?... E' boa! que despesa é esta?

E o criado, sem se desconcertar, e sorrindo: — Sim senhor! E' o que ahi está... Era a vêr se passava... Mas hoje não passou! Paciencia.

A companhia carris tinha encontrado, com a tal historia dos carros reservados, uma maneira facil de aumentar de um tostão o custo da passagem de quem quizesse ir aos touros. Era a vêr se passava... Mas não passou. Ora paciencia!

## Empregados no Commercio de Lisboa

Tem estado em festa uma das mais prosperas associações de soccorros mutuos de Lisboa, a Associação dos Empregados no Commercio, que no dia 12 do corrente mez celebrou o 30.<sup>º</sup> anniversario da sua fundação.

A existencia d'esta grande associação é hoje inquestionavelmente o melhor certificado que exhibe em abono da força da classe commercial da nossa praça. Ella tem sido honrada com as mais lisongeiras provas de

apreço, não só pelos poderes publicos, como pelas mais importantes instituições de previdencia nacionaes e estrangeiras.

Os soccorros pecuniarios que ella presta em casos de doença, inabilitade ou desemprego, em relação á quota de 500 réis mensaes, representam um juro de grande capital, que o interessado em muitos casos não possue; por isso se pôde avaliar o lenitivo d'aquelle que, não tendo outra especie de recursos, a ella recorre.

O relatorio da gerencia d'esta Associação, no anno findo de 1901, é uma peça que por todos os motivos deve orgulhar a classe commercial. Da sua leitura nota-se o ardor com que se cimenta o progresso de tão util agremiação, e se defendem os interesses d'aquelle classe.

Graças á boa vontade e esforços da Direcção, foram admittidos durante esta gerencia 301 novos associados.

E' d'este empenho incançavel e pertinaz, d'esta propaganda de toda a hora e de todo o instante — e não só da parte das gerencias senão tambem, e principalmente de cada um dos membros d'esta collectividade — que sem duvida depende a sua prosperidade e o seu futuro. Se a verdade da phrase — «parar é morrer» — está sobejamente consagrada e tanto mais radicada quanto mais custosa se torna a lucta pela vida individual ou collectiva, em especialidade alguma essas tres palavras, tão curtas e tão simples, se apresentam com uma dureza de ferro, tanto para medir, como em relação a esta associação que dispendia em 1894 com o subsidio de inabilitade cerca de 6:500\$000 réis, e que hoje, apenas meia duzia de annos decorridos eleva esse mesmo subsidio a perto de 12:000\$000 réis annuaes! E' de tal forma frisante este pormenor, de tal maneira elle se nos impõe, que tal verdade, tão simplesmente exposta, será o mais eloquente appello dirigido aos empregados no commercio, para que sempre e constantemente concorram, para que, com novas propostas de socios, seja mantida e assegurada, mais e mais firmemente, a prosperidade e o largo futuro da prestantissima associação. E é necessario e imprescindivel que isto seja sempre lembrado, aproveitando-se todos e quaesquer ensejos, toda e qualquer forma de propaganda e de estímulos, para que se leve ao animo dos mais indiferentes e dos mais rebeldes a convicção de que, parallelos aos deveres materiaes estatuidos, lhes corre o dever moral, não menos respeitável, de insuflarem sangue novo e novas energias no organismo d'esta associação de quasi meio seculo de existencia, na qual é indispensavel que o elemento novo equilibre a sua estabilidade.

Pelo que respeita aos resultados da gerencia finda, podemos observar pelos mappas que acompanham o relatorio da Direcção, que do anno passado transitou para este um saldo de 6:039\$099 réis, inferior aos saldos escripturados durante os ultimos sete annos, ficando elevado a 222:105\$305 réis o fundo de reserva compensador. Se a receita augmentou 2:120\$645 réis, é certo que a despesa cresceu paralelamente em réis 2:187\$860, para o que concorreu com 1:902\$080 réis o que a mais se dispendeu com os varios subsídios, d'entre os quaes se destaca o de desemprego pelo accrescimo que soffreu de 515\$200 réis em relação á ultima gerencia, accrescimo singularmente importante comparado o dispendio occasionado por este subsidio durante os ultimos quatro annos.

Sendo certo que a vida mais e mais difícil se vae tornando em cada dia — é essa uma razão mais para que tambem se persista, sem descanso, na propaganda já encetada ha annos, tendente a procurar conseguir

que aquelles dos socios da benemerita Associação que precisem de provêr qualquer logar vago nos seus estabelecimentos, se habituem a ella recorrer para tal fim, tendo assim ensejo de prestar um relevante e duplo serviço, exonerando a Associação de um encargo, e tirando de dificuldades alguém que não é inteiramente um estranho, por isso que, sendo seu consocio, alguns interesses teem em commun, algum laço de solidariedade os prende.

O patrimonio actual da Associação dos Empregados no Commercio de Lisboa é de 125 contos de réis efectivos, representado em titulos da dívida publica, obrigações prediaes, e das classes inactivas, suprimentos municipaes, etc. Este patrimonio é a mais segura garantia dos fins da Associação, a qual concede aos seus associados consultas medicas e subsídios por inhabilitade, doença, desemprego, ares de campo, banhos mineraes, carceragem e funeral, nos seguintes termos: Por inhabilitade a pensão annual de 100\$000 a 151\$200 réis. Por doença em Lisboa, que o impossibilita absolutamente de exercer a sua profissão: Durante 30 dias, 500 réis por dia; de 31 a 60 dias, 350 réis; além de 60 dias, ou quando a doença, nos limites do 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> periodos, seja classificada chronica pelo facultativo da Associação, 280. Fóra da antiga area de Lisboa: Durante 60 dias, 400; de 60 dias em deante 280; além de 60 dias, ou quando a doença, nos limites do 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> periodos, seja classificada chronica pelo facultativo da Associação, 280; por ares do campo ou banhos mineras, 60 dias em cada anno, 300; por desemprego (só em Lisboa), 300; por prisão, além do pagamento da carceragem e quarto, 200; por funeral, 20\$000.

A admissão de socios é exclusiva a comerciantes, industriaes, guarda-livros, caixeiros de escriptorio ou de balcão, despachantes, pharmaceuticos e seus ajudantes, corretores, etc. O limite de idade para admissão é dos 16 aos 35 annos.

A quota mensal é de 500 réis, e a joia varia segundo a idade do socio, de 2\$500 a 6\$000, e pôde ser paga em 5 prestações mensaes, a saber:

De 16 aos 20 annos completos.....	2\$500 réis
De 20 aos 25 annos completos .....	3\$000 »
De 25 aos 30 annos completos.....	4\$500 »
De 30 a 35 annos completos.....	6\$000 »

A Associação de Socorros Mutuos de Empregados no Commercio de Lisboa é, no seu genero, a mais prospira e desenvolvida do paiz. As suas escalas de subsídios, perfeitamente estabelecidas, garantem aos associados a permanencia effectiva dos seus direitos e ha sempre a maxima promptidão no pagamento de subsídios.

## Nova-York a S. Francisco sem paragem

Projecta-se fazer que os comboios que fazem serviço entre Nova York e S. Francisco percorram todo o trajecto sem uma só paragem, tomando os passageiros em marcha e deixando-os com segurança em varias estações intermédias; isto, segundo diz um collega americano, graças a uma notavel invenção do sr. John W. Jenkons, de Nova York.

Este projecto consiste nuns vagons d'uma forma especial que estarão numa linha paralela á via ordinaria por onde o comboio passa.

Este, mesmo em andamento, toma o vagon e leva-o consigo. Os viajantes que estão nesse vagon vão durante a marcha passando para o comboio, trocando-se com os que teem de ficar na estação seguinte, onde o

vagon movel é desligado automaticamente e fica antes do comboio tomar outro vagon como o primeiro. Alli os passageiros se apeiam á vontade.

Este sistema abre um horizonte completamente novo aos processos de locomoção até hoje adoptados, permite a solução de numerosas dificuldades que se consideravam insuperaveis e prestaria enormes serviços ás cidades intermediarias por onde o comboio hoje passa sem parar.

O sr. Jenkons, que tem privilegio do seu sistema, entrou em negociações com uma sociedade de caminhos de ferro para fazer uma experiecia definitiva.

Segundo elle affirma, o trajecto entre Nova York e S. Francisco será, assim, reduzida de cinco dias a cerca de 50 horas, se a sua invenção der bons resultados.

Mas é isso que resta ver. Tem havido tantas engenhosas invenções em materia de caminhos de ferro, que a pratica descobre serem utopias; que esta talvez seja uma d'ellas.

Na exposição de Paris vimos o modelo de um comboio que tambem recebia, sem parar, os passageiros que o esperavam numas guaritas circulantes.

Pareceu-nos muito bom... para brinquedo de crianças.

Até vêr o resultado do rapido Jenkons, pômos de molho a noticia que nos vem da America, mas sempre diremos que deixar o vagon com os passageiros nos parece sobremodo facil; agora tomal-os sem lhes quebrar nada... lá é caso mais sério.

## Linha da Regoa a Chaves

Os concessionarios do caminho de ferro da Regoa a Chaves, vendo-se na impossibilidade de organizarem um syndicato ou companhia para a construcção d'este caminho de ferro, por não estabelecer a concessão garantia de juros, dirigiram a El-Rei o seguinte requerimento, pedindo a desistencia da sua concessão:

Senhor!

Alberto da Cunha Leão e Antonio José Pereira Cabral, concessionarios da linha ferrea da Regoa a Chaves e á fronteira, veem respeitosamente pedir a V. M. a rescisão do seu contracto, conforme o alvará publicado, fundados nas razões que passam a expôr.

Os concessionarios, desde que obtiveram a concessão provisoria em 12 de abril de 1897, e depois, definitivamente, em julho de 1898, teem envidado, sem cessar, todos os esforços concernentes á organização da empresa, que lhes permittisse desempenhar-se do seu compromisso com o governo, construindo e pondo em exploração a linha da Regoa a Chaves, como tanto desejavam os supplicantes e os povos d'aquellas regiões. Para esse fim teem os concessionarios procurado, no reino e no estrangeiro, capitalistas e estabelecimentos bancarios, os quaes se teem recusado a organizar syndicato ou companhia, pelo facto da concessão não estabelecer garantia de juros, por parte do governo de V. M., ao capital empregado na construcção da linha.

Uma proposta apresentada em 1898 pelo governo d'essa época, para a construcção de varias linhas, subsidiadas pelo estado, que não foi ávante; a concessão de garantia de juros ultimamente estabelecida para a linha de Mirandella a Bragança, quando os supplicantes tinham no melhor pé negociações em Paris, tendentes á organização de um syndicato, vieram agravar as dificuldades dos supplicantes e despertar nos capitalistas, mais uma vez, a ideia de que o governo conceda tambem garantia de juro á linha da Regoa a Chaves, sem o que se negam a arranjar capitais para a construcção d'ella.

Provam os supplicantes o que allegam a V. M., sendo necessário, com a sua correspondencia e telegrammas com as praças estrangeiras, como : Alemanha, Bruxellas, Londres, Italia e Paris, chegando a pôr dinheiro á ordem em Berlim, por intermédio do Banco Alliança, para que, á custa dos supplicantes, viesssem engenheiros examinar a região que a linha tinha de atravessar, e nem assim puderam obter que os capitalistas se resolvessem a

formar empresa sem garantia de juros. Teem sim os supplicantes a certeza da construcção e exploracão com garantia de juros, mas, sómente, deixar que esta se estenda a toda a linha, e não apenas da Regoa a Villa Real, na pequena distancia de 25 kilometros.

Nestas circumstancias, não querendo os concessionarios, de modo algum, difficultar a acção do governo, para que ao districto de Villa Real seja concedido tão importante e reclamado melhoramento, pela fórmula que o governo de V. M. houver por bem conseguil-o, veem respeitosamente, ainda que com grave prejuizo de enormes dispendios e trabalho de cinco annos, pedir a V. M. a rescisão do seu contracto, desde que V. M., á vista das verda deiras e imperiosas razões expostas, haja por bem mandar-lhes restituir o deposito por elles feito e respectivos sellos e emolumentos.

Os supplicantes pedem venia para ponderar a V. M. que são os concessionarios que ha menos tempo teem concessão para construir caminhos de ferro; que nunca pediram prorrogação de prazo ao governo; que fizeram immediatamente o deposito para legalizarem o seu contracto, desde que o ex.<sup>mo</sup> ministro das obras publicas o determinou, dispensando o prazo que lhes foi arbitrado, provando assim os supplicantes a boa fé e a seriedade com que procediam nas suas diligencias.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Vouga e Arganil** — Na Camara dos Dignos Pares, o sr. Francisco de Castro Mattoso pediu ao governo que adoptasse as providencias necessarias para que o concessionario da linha ferrea do Valle do Vouga fosse obrigado a proceder á respectiva construcção, ou a rescindir a concessão. O mesmo pedido fez com respeito á linha de Coimbra a Arganil.

O sr. Ministro das Obras Publicas deu a entender que o governo não precisa de indicações como a que lhe fez o sr. Castro Mattoso para fazer executar os seus contractos. Quanto ao caminho de ferro de Arganil, notou que, a despeito de todas as diligencias de varios governos, não tem sido possivel conseguir o resultado que se deseja, por dificuldades provenientes do estado de fallencia da respectiva companhia, cuja liquidação não está ultimada. Os trabalhos encetados representam cerca de 800 contos, sem que o governo nada dispensesse com elles, e não é facil ao Estado tomar assim a violenta resolução de se apoderar da linha. Mais acertado, disse, julgava que se esperasse a conclusão das negociações encetadas com a Companhia Real para que ella adquira aquelle troço.

**Valle do Lima** — Trata-se de construir um caminho de ferro de via reduzida no Valle do Lima, partindo de Vianna do Castello, por Ponte de Lima, a Arcos de Val-de-Vez. Para este fim consta estar já constituida uma companhia, devendo-se a iniciativa do projectado melhoramento ao sr. Conselheiro Manoel Affonso de Espregueira. No respectivo projecto de lei de concessão é incluida uma clausula tornando extensivos ao concessionario os mesmos beneficios e garantias concedidos ao caminho de ferro de Valença a Monsão.

**Visitantes estrangeiros** — Estiveram entre nós, vindos de Madrid, em missão de estudo, os srs. D. Cesario Llorens, inspector geral dos caminhos de ferro hespanhóes, e D. Felix Boix, engenheiro chefe da exploração dos caminhos de ferro Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Hespanha. Visitaram as linhas do Norte, Minho e Douro.

**Cascaes** — A Companhia Real mandou construir abrigos para passageiros na estação do Caes do Sodré.

**Cintra á Praia das Maçãs** — Espera-se que seja inaugurado no proximo mez de setembro o caminho de ferro de Cintra á Praia das Maçãs.

**Benguela** — Na alfandega de Lisboa foram arrecadados, no primeiro trimestre d'este anno, 7:653\$360 réis, proveniente do imposto de algodão e como recebi-

ta destinada á construcção do caminho de ferro de Benguela.

**Mormugão** — Na semana finda em 22 de fevereiro, a receita do caminho de ferro de Mormugão foi de 7.150 rupias, mais 1.566 rupias do que em igual periodo do anno anterior.

**Espinho e Gaya** — Vae ser decretada de urgencia a expropriação de um terreno necessário para o assentamento da segunda via do caminho de ferro do Norte, entre Espinho e Gaya.

**Caminhos de ferro do Estado** — As reuniões do conselho de administração dos Caminhos de ferro do Estado passaram a realizar-se ás quartas-feiras.

Na penultima reunião compareceu o sr. Ministro das Obras Publicas, conferenciando se sobre a construcção dos ramaes do caminho de ferro, já decretados, de Faro a Villa Real, Tunes a Portimão (já em exploracão até Silves) Pias a Moura e Barreiro a Cacilhas.

Parece que tambem se tratou de novos melhoramentos a introduzir nas linhas do Estado.

**S. Thomé e Príncipe** — Realizou-se uma importante reuniao de agricultores, para se tratar do projecto de um caminho de ferro electrico entre a capital e a villa da Trindade, com um ramal para a Magdalena. Foi lida uma exposição do advogado sr. João de Freitas sobre o assumpto, e apresentados o projecto e orçamento pelo sr. engenheiro Campello Andrade.

O projecto da tracção electrica aggrega o da illuminacão da cidade por um grande dynamo movido hidraulicamente.

Foram dados plenos poderes á mesa provisoria d'esta assembléa para preparar a realização do projecto. O presidente da mesa era o sr. general Faro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Progridem rapidamente os trabalhos nas diversas secções da construcção do caminho de ferro de Utrillas a Zaragoza. Entre estes trabalhos figura o da abertura de um grande tunnel.

\*  
Trata se de ligar Motril a Granada por uma linha ferrea, que será incluida no plano dos caminhos de ferro secundarios.

Como se sabe, Motril é o porto natural de Granada, da qual o separam 70 kilometros.

\*  
O Ayuntamiento de Piedrahita resolveu promover a construcção de um caminho de ferro desde Avila até Bejar, passando por aquella povoação e por Barco de Avila, podendo mais tarde prolongar-se até a fronteira de Portugal, percorrendo então a cordilheira central da peninsula, tão rica em productos florestaes.

\*  
Deve realizar-se brevemente uma assembléa geral dos accionistas dos Caminhos de ferro de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo, para discutir o projecto de se applicar a tracção electrica ás linhas da Galliza, aproveitando a força de um salto de agua que existe nas proximidades e que se diz ser de 1.500 cavallos.

\*  
Está terminada a construcção do caminho de ferro de Astillero a Ontaneda, o qual já foi percorrido pelo primeiro comboio, e que em breve será aberto ao serviço do publico.

Tem este caminho de ferro 35 kilometros de extensão, liga com o de Santander a Bilbao, e tem estações ou apeadeiros em Líaño, La Concha, Obregón, Sarón, La Cueva, Castañeda, Puente Viesgo, El Soto, Santiurde de Franco e Ontaneda.

### França

O conselho municipal de Paris resolveu que se proceda á imediata construcção da linha n.<sup>o</sup> 3 do caminho de ferro Metropolitano, a qual irá do Boulevard de Courcelles a Ménilmontant, numa extensão de 7 kilometros, devendo o seu custo ser de 18.350.000 francos.

\* Uma comissão especialmente nomeada para dar parecer sobre os meios de remediar as contingencias a que está sujeita, em França, a industria do fabrico de material rolante dos caminhos de ferro, apresentou agora o relatorio do inquerito a que procedeu, e propoz, entre outros, os seguintes principaes alvitres:

1.º Distribuir as encommendas de locomotivas pela industria privada, na razão de 10 unidades pelo menos, e 15 ou 20 sendo possivel, d'um mesmo typo por cada casa constructora;

2.º Garantir aos fabricantes tanto quanto possivel a regularidade das encommendas;

3.º Retirar successivamente do serviço o material que, embora não oferecendo perigo no respeitante á segurança, só imperfeitamente corresponda ás necessidades actuaes da exploração.

\* Segundo uma publicação do *Jornal Oficial* a extensão explorada das linhas francesas de interesse geral era, em 31 de dezembro de 1901, de 38.502 kilómetros. Em fins de 1900 era de 38.277 kilómetros. Foram pois abertos á exploração 225 kilómetros.

A extensão explorada das linhas de interesse local era, á mesma data, de 7.225 kilómetros; e a dos tramways, 4.896 kilómetros.

### Austria

Os caminhos de ferro austriacos administrados pelo Estado atravessam uma grande crise. O governo, depois de ter adquirido uma rede que representava 70 por cento das linhas construídas, e que lhe tinha custado 340 milhões de florins, viu-se em dificuldades financeiras que o obrigaram a vender todos esses caminhos de ferro a diversas Companhias particulares por menos de 170 milhões de florins, ou seja com 50 por cento de prejuízo, e ainda com a obrigação de garantia de juros.

Este encargo foi aumentando sempre tanto, que nos últimos annos chegou a 25 milhões de florins.

Nesta situação, o Estado quiz tentar outra vez a administração dos caminhos de ferro, comprou novas linhas para a sua rede nacional, mas linhas que nada ofereciam de vantajoso, e construiu outras estratégicas, absolutamente desprovidas de qualquer valor industrial.

O custo da exploração aumentou consideravelmente, e houve necessidade de sobrecarregar as tarifas de transportes, o que de dia para dia torna mais onerosa a situação do commercio e menos productiva a administração do Estado.

### Russia

O governo russo resolveu fazer a construção d'uma nova linha de caminho de ferro seguindo o curso superior de Angara, a atravessando a parte mais populosa da Sibéria, que até agora não tinha conhecido tal meio de transporte.

### Tunisia

O governo da Tunisia é autorizado a cocontractar um empréstimo de 40 milhões de francos para a construção de caminhos de ferro, entre os quaes figurará uma linha importante da Sfax a Sousse.

## Avisos de serviço

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

E' prorrogado, até 30 de abril de 1902, o prazo para as estações aceitarem as notas de expedição das remessas de pequena velocidade, edição de março de 1900, que terminava em 28 do corrente, conforme foi anunciado pelo aviso ao publico B 1.156 de 15 de janeiro de 1902.

Lisboa, 24 de fevereiro de 1902.

#### Nova estação

Segundo comunicação da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Saragoça e Alicante, o apeadeiro de Casar de la Guardia passa a ser considerado estação e acha-se desde já habilitado a todo o serviço de grande e pequena velocidade, com a unica restrição de que os transportes de grande velocidade de ou para aquelle ponto serão efectuados pelos comboios mixtos, enquanto alli não tiverem paragem os comboios correios.

A esta nova estação ficam ampliadas as Tarifas Geraes de aquella Companhia e bem assim as tarifas especiaes locaes e com-

binadas, tanto as de applicação kilometrica como aquellas nas quaes se acha comprehendida a nova estação como intermedia entre duas estações designadas, sempre que as tarifas por suas condições sejam applicaveis aos pontos intermédios.

A nova estação de Casar de la Guardia, que se acha situada ao kilometro 89 da linha de Alicante, entre as estações de Záncara e Socuéllamos, dista 492 kilómetros da fronteira de Badajoz.

Lisboa, 4 de abril de 1902.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de óleo de linhaça

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 16 do proximo mez de abril, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 6.000 kilogrammas de óleo de linhaça.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 42\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente, a quem fôr adjudicado o fornecimento, reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 26 de março de 1902.

#### Fornecimento de torcida

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 24 do corrente, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 7.620 metros de torcida de diferentes numeros, e de 360 duzias de torcida n.º 8, para candieiros de iluminação.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 5\$000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 p. c. da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação, o caderno de encargos e as amostras poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 11 de abril de 1902.

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de parafusos

Pelo presente anuncio se faz publico que, no dia 19 do corrente mez, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos ditos Caminhos de ferro, se ha proceder a concurso para adjudicação do fornecimento de 30.000 parafusos para eclipses.

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar que effectuou, em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado, o deposito provisório da quantia de 32\$100.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento fôr feita, reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção em que teve lugar o deposito provisório e ficará a 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. Reque n.º 22) e na do Minho e Douro (Porto), onde podem ser examinados, nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 2 de abril de 1902.

# AGENDA do VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

**CINTRA** Hotel Nunes.—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 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.—Propri. 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.

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

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

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

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

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

**LISBOA** Hotel Durand.—Rua das Flôres, 71—1<sup>a</sup> 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.<sup>o</sup>

**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. Número telephonico, 450.

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

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

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

**LYÃO** 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, commissões.

**MAFRA** Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1.000 réis por dia até 1.500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

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

**NAZARETH** Grande Hotel Club.—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.000 a 1.200 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propri. Antonio de Sousa Romão.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Representante exclusivo**  
para Hespanha e Po

# MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

*Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica*

# HERMOSILLA, 12



— MADRID



Peçam-se prospectos.

**ESTAMPA** Esta é a representação de um lingote do genuíno Metal Magnolia

**Companhia de Seguros Fidelidade**

**FUNDADA EM 1835**

**CAPITAL 1.184.000\$000 RÉIS**

# **ESRIPTORIOS**

---

## **13, Largo do Corpo Santo Praça do Commercio**

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

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

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Sacavém	Lisboa	Ovar	Porto	Ovar	MINHO E DOURO				
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	FAMALICÃO	PORTO		
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	7-30 m.	8-14 m.	8-45 m.	9-29 m.	t 4-12 m.	c 5-45 m.	4-20 t.	6- 2 t.		
5-45 m.	6-10 m.	6- 0 m.	6-20 m.	9-15 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-54 m.	6-58 t.	8-41 n.	c 5- 0 t.	g 6-29 m.		
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	10-20 m.	11- 4 m.	11-25 m.	12- 9 t.	Espinho Porto Espinho					
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	11-20 m.	12- 4 t.	12-30 t.	1-17 t.	7-42 m.	c 8-38 m.	c 6-20 m.	7-11 m.		
8-45 m.	9- 5 m.	8- 0 m.	8-25 m.	1-33 t.	2-17 t.	3-10 t.	3-54 t.	8-24 m.	9-29 m.	c 7- 5 m.	7-56 m.		
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8- 0 n.	8-44 n.	9- 0 n.	9-41 n.	11-4 m.	12- 9 m.	9-36 m.	10-41 m.		
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10- 0 n.	10-44 n.	11- 5 n.	11-49 n.	1-42 t.	2-51 t.	12-14 t.	1-16 t.		
11- 5 m.	11-25 m.	11- 0 m.	11-25 m.	Lisboa Povo Lisboa			4-28 t.			5-43 t.	2-56 t.		
11-45 m.	12-10 t.	12- 0 m.	12-20 t.	5-55 m.	6-53 m.	7-30 m.	8-29 m.	4-28 t.	5-43 t.	3-56 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.	SUL E SUESTE					
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	3-10 t.	4- 8 t.	4-30 t.	5-29 t.	LISBOA BARREIRO LISBOA					
2- 5 t.	2-25 t.	2- 0 t.	2-25 t.	4-47 t.	5-45 t.	6-35 t.	7-34 t.	6-25 m.	7- 0 m.	5-55 m.	6-30 m.		
2-45 t.	3-10 t.	3- 0 t.	3-20 t.	Lisboa V. Franca Lisboa			7-45 m.			8-20 m.	7-50 m.		
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	5-47 t.	7-11 t.	5-30 m.	6-55 m.	9-30 m.	10- 5 m.	9- 5 m.	9-40 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.	12- 0 t.	12-35 t.	12- 0 t.	12-25 t.		
5- 5 t.	5-25 t.	5- 0 t.	5-25 t.	Lisboa b Santarem Lisboa b			2-20 t.			2-50 t.	2- 0 t.		
5-45 t.	6-10 t.	6- 0 t.	6-20 t.	6- 0 m.	8- 6 m.	7-55 t.	9-57 m.	4-30 t.	5- 5 t.	4-25 t.	5- 0 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.	Lisboa Setúbal Lisboa					
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-55 t.	4-45 t.	9-54 t.	5- 0 m.	9-25 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.		
8-45 n.	9-10 n.	8- 0 n.	8-25 n.	Lisboa Pampilhosa Lisboa			9-20 t.			4- 5 t.	10-45 m.		
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	8-45 m.	12-56 t.	j 7-50 t.	12-29 n.	4-30 t.	6- 6 t.	3-15 t.	5- 0 t.		
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.	Lisboa Porto Lisboa			—			m 5-20 t.	6-26 t.		
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ			Lisboa Extremoz Lisboa			Lisboa Faro Lisboa			Lisboa Pias Lisboa				
8- 5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	b 8-55 m.	9-55 n.	5-25 m.	3-32 t.	7-45 m.	2-45 t.	5-40 m.	12-35 t.		
C. Sodré Cascaes C. Sodré			Lisboa Badajoz Lisboa			4-30 t.			4-30 t.	11-15 n.	12- 0 n.		
6-15 m.	7-20 m.	6-15 m.	7-21 m.	11- 0 m.	11-40 n.	12-20 t.	5- 8 m.	4-30 t.	12- 0 n.	6-30 m.			
7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-40 m.	a 4-80 t.	d 6-20 t.	11-35 m.	d 9-15 m.	4-30 t.	6-31 t.	5-49 t.	7-33 t.		
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-25 m.	9- 2 m.	7-45 t.	7-45 t.	a 4- 0 t.	11-16 n.	4-30 t.	2-10 n.	9- 0 n.	6-30 m.		
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-30 n.	7-19 m.	8-30 n.	5-50 m.	Casa Branca Evora Casa Branca					
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	Lisboa V. Alcant. Lisboa			9-0 m.			4- 0 t.	4-35 m.		
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.	2-50 t.	8-40 t.	5-40 t.	12-35 t.		
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 m.	12- 2 t.	11- 0 m.	—	—	—	2-50 t.	8-40 t.	5-40 t.	6-27 t.		
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	7-45 t.	6-37 m.	6-50 t.	5- 8 m.	9-30 n.	7- 3 m.	—	—		
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	Lisboa Guarda Lisboa			Casa Branca Faro Casa Branca			2-10 n.	9- 0 n.		
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.	b 8-55 m.	6- 0 t.	8-15 m.	3-32 t.	9- 0 m.	9-50 m.	10-30 m.	11-20 m.		
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	1- 0 m.	—	—	5-57 t.	2-50 t.	8-40 t.	5-40 t.	6-27 t.		
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	7-45 t.	7-45 t.	6- 0 t.	5- 8 m.	9-30 n.	7- 3 m.	—	—		
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	Lisboa T. VEDRAS LISROA			TUNES SILVES TUNES			TUNES SILVES FARO			
6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	12-15 t.	3-25 t.	1-50 n.	3-32 t.	3-55 n.	4-35 m.	6-10 m.	7- 0 m.		
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	11- 0 m.	12-29 n.	b 5-37 t.	5- 8 m.	7-30 m.	8-20 m.	6-40 t.	7-20 t.		
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	7-45 t.	3-60 t.	5- 8 m.	BEIRA ALTA			FARO SILVES FARO		
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	9-30 n.	7- 3 m.	—	—	5-40 t.	8-15 t.	5-40 m.	8-15 m.		
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	Lisboa Figueira Lisboa			Figuelra Pamp. Figuelra			TUNES SILVES FARO			
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	12-15 t.	3-25 t.	1-50 n.	3-32 t.	4- 0 t.	5-40 t.	6-20 m.	8-15 m.		
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	11- 0 m.	12-30 t.	12-59 t.	5-40 t.	4- 0 t.	5-40 t.	6-40 t.	7-20 t.		
12-30 n.	1-36 n.	a 11-25 n.	12- 2 n.	7- 0 m.	2-11 t.	2-30 t.	3- 0 t.	7-45 t.	6-2 m.	8- 0 n.	9-15 m.		
LISBOA QUELUZ LISBOA			Lisboa Figueira Lisboa			Figuelra Pamp. Figuelra			Figuelra Pamp. V. Formoso Pamp.				
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11- 0 m.	7- 0 m.	2-47 t.	1-55 m.	5-40 t.	8-15 m.	3- 9 t.	10-25 m.	5-25 t.		
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	8-55 m.	6-21 t.	u 8-45 m.	b 5-37 t.	1-20 t.	6-53 t.	j 2-37 t.	7- 0 t.		
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3- 0 t.	11- 0 m.	1-18 t.	10-45 m.	11-23 n.	5-40 t.	5-40 t.	5-40 t.	5-24 t.		
3-40 t.	4-11 t.	4-30 t.	5- 0 t.	11- 0 m.	5-44 t.	9 25 n.	a 11-16 n.	6-30 t.	5- 0 m.	u 6-25 t.	5-22 t.		
5-40 t.	6-11 t.	6-30 t.	7- 0 t.	1- 0 t.	1-59 t.	—	—	u 7-45 t.	6- 2 m.	8- 0 n.	9- 0 n.		
7-35 t.	8- 6 n.	8-30 n.	9- 0 n.	1- 0 t.	4- 0 t.	—	—	u 7-45 t.	8- 0 n.	—	—		
Lisboa Cintra Lisboa			Coimbra Figueira Coimbra			Mangualde Mangualde PAMP.			Mangualde Guarda Mangualde				
6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	6-10 m.	7-54 m.	6-15 m.	7-55 m.	i 8-15 m.	3- 9 t.	10-25 m.	5-25 t.		
7-20 m.	8-27 m.	6-32 m.	7-50 m.	11-46 m.	9- 5 m.	10- 5 m.	12-25 t.	1-20 t.	6-53 t.	j 2-37 t.	7- 0 t.		
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.	12-46 t.	11- 0 m.	11-59 m.	4- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
10-40 m.	11-46 m.	9- 5 m.	10- 5 m.	3-46 t.	1- 0 t.	1-59 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
12-40 t.	1-46 t.	11- 0 m.	11-59 m.	4-46 t.	3- 0 t.	4- 0 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
2-40 t.	3-46 t.	1- 0 t.	1-59 t.	4-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
4-40 t.	5-43 t.	3- 0 t.	4- 0 t.	4-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
6-40 t.	7-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.	4-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
8-40 n.	9-46 n.	7- 0 t.	8- 0 n.	4-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
20-40 n.	11-46 n.	9- 0 n.	10- 0 n.	4-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
1-15 n.	1-17 n.	11- 0 n.	12- 0 n.	4-46 t.	5- 0 t.	6- 0 t.	1- 0 t.	5-44 t.	9 25 n.	11- 5 n.	—		
Aveiro Porto Aveiro			PAMP. MANGUALDE PAMP.			Mangualde Guarda Mangualde			Mangualde Guarda Mangualde				
3-45 m.	c 6-17 m.	8-58 m.	11-36 m.	5-45 m.	6-17 m.	8-58 m.	11-36 m.	5-45 m.	11-50 m.	k 1-10 n.	4- 0 m.		
1-25 t.	4-12 t.	5-55 t.	8-35 n.	6-17 m.	4-12 t.	5-55 t.	8-35 n.	6-17 m.	1-25 n.	n 2- 2 t.	5-10 t.		



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 28 de Abril sahirá o paquete **Nile** para

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

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

**AGENTES** | Em Lisboa: — James Rawes & C.<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

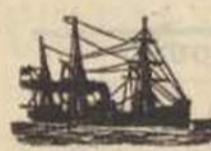
**CARREIRA OFFICIAL** — O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior



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

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

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Cabo da Boa Esperança), vapor alemão **König**. Sahirá a 2 de maio. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Anvers** e Bremen, vap. alemão **Roland**. Sahirá a 20 de abril. Agente, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Rosario**, Sahirá a 25 de abril. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Wittenberg**. Sahirá a 20 de abril. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor frauez **St. Philippe**. Sahirá a 2 de maio. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus**, vapor francez **Chili**. Sahirá a 23 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Dakar**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cor-dillère**. Sahirá a 21 de abril. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 20 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Napo**. Sahirá a 24 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pará e Manaus** (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 19 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, Manaus e Maranhão, vap. alemão **Pa-tagonia**. Sahirá a 25 de abril. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



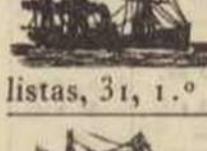
**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Des-terro**. Sahirá a 22 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, vapor inglez **Navigation**, tor. Sahirá a 17 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Para-hyba**. Sahirá a 17 de abril. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 28 de abril. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capel-



**Port Said**, Colombo, Singapura e Manilha, vapor hespanhol **S. Ignacio de Loyola**. Sahirá a 17 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fan-



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



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Ora-via**. Sahirá a 23 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Tanger**, Rouen, Havre e Anvers, vapor francez **S. Mathieu**. Sahirá a 19 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>