

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR **C. XAVIER CORDEIRO** PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR **L. DE MENDONÇA E COSTA** REDACTOR **J. DE OLIVEIRA SIMÕES**  
SECRETARIO DA REDACÇÃO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS L. Cretey, — LIVERPOOL, W. N. Cornett.

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO  
T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração  
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

TELEPHONE N.º 27  
End. telegraphico CAMIFERRO

## COLLECÇÕES DO 14.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1901. Os srs. assignantes que as desejarem não teem mais que enviar-nos os numeros do jornal com a quantia de 700 réis, mais os portes do correio, e roceberão o volume encadernado.

## SUMMARIO

	Paginas
CAMINHO DE FERRO DE MIRANDELLA A BRAGANÇA, por Eiriell....	65
JOÃO PEDRO TAVARES TRIGUEIROS.....	66
O ORCAMENTO DAS OBRAS PUBLICAS.....	66
PORTE OFFICIAL — Programma e condições para a construção das pontes sobre o Douro no Pinhão e Pocinho.....	68
VIAGENS EM HESPAÑHA.....	69
RAMAL DE CASCAES.....	69
MELHORAMENTOS DE LISBOA — III — Regulamentação do transitio.....	69
NOTAS DE VIAGEM — X — As quedas do Rheno.....	70
UMA INVENÇÃO PORTUGUEZA.....	71
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	71 a 73
ASCENSORES MECHANICOS DE LISBOA.....	74
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	74
LINHAS PORTUGUEZAS — Estremoz a Villa Viçosa — Um empregado elogiado — Apeadeiro de Canellas — Quelimane ao Ru — Esmoriz a Espinho — Santa Comba Dão a Vizeu — Algarve.....	74
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Argelia — Abyssinia.....	75
AVISOS DE SERVIÇO.....	76
ARREMATACOES.....	76
ANNUNCIOS.....	77 e 79
AGENDA DO VIAJANTE.....	78
HORARIO DOS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1902.....	79
VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....	80

## Caminhos de ferro de Mirandella a Bragança

**T**ERMINOU no dia 14 d'este mez o concurso de 90 dias, aberto perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a construção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança.

Foi apresentada pelo sr. João da Cruz uma proposta pedindo que o governo garantisse o complemento do rendimento liquido de 4 1/2 por cento em relação ao preço kilometrico de 26:880:000 réis. Como era sabido, o governo fixára a taxa do juro, estabelecendo como base do concurso o preço kilometrico sobre que havia de recair aquella taxa.

O orçamento d'este caminho de ferro, organizado em 1888 pela Direcção d'Estudo da Rêde complementar ao Norte do Mondego, fixava o custo kilometrico em 19:680:000 réis. Esse orçamento teve de ser mo-

dificado para attender á baixa dos cambios actuaes, e ao encarecimento da mão d'obra e de certos materiaes posterior áquella data; e com essas correções não deve ter ficado inferior a 22 contos por kilometro.

Nestas condições affigura-se nos ser de grande vantagem para o Estado a acceitação d'esta proposta, que permitirá satisfazer as justas aspirações d'uma das mais importantes regiões da monarchia, e no emtanto tão atrasada em melhoramentos materiaes de toda a ordem, tão esquecida pelos nossos governos em medidas de fomento dos seus valiosos recursos.

As informações que temos sobre o auctor da proposta mais apreciavel tornam esta aos nossos olhos. Trata se de um homem de iniciativa pouco vulgar, adjudicatario de algumas das grandes empreitadas de estradas postas a concurso no periodo de 1888 a 1892 e de muitas outras empreitadas parciaes, importando numa somma de muitos centenares de contos.

E', pois, um homem que sabe administrar e organizar grandes trabalhos publicos.

Pelo que toca ao futuro da nova linha ferrea, temos d'elle uma garantia segura nos resultados obtidos na linha de Foz Tua a Mirandella, de que a outra é o prolongamento.

Como linha de interesse local, nenhuma outra no nosso paiz tem apresentado um desenvolvimento tão pronunciado nos ultimos annos.

E, no emtanto, a actual linha de Mirandella apenas attinge o limite sul da região a cuja exploração é destinada.

Todos os que conhecem a região transmontana são concordes em affirmar que ao norte de Mirandella se encontram as mercadorias que constituem o principal trafego da linha da Mirandella.

Ha alli extensos territorios para dilatar, as searas, actualmente já mui importantes, pois que o movimento de cereaes exportados pelo caminho de ferro excedem já quatro milhões de kilogrammas annuaes.

As pastagens são consideraveis, mui importante a industria da criação e o commercio dos gados.

Grandes jazigos de mineraes (o concelho de Bragança constitue a região por excellencia do estanho), aguardam a barateza dos transportes para recompensar generosamente os capitaes importantes já hoje nelles compromettidos.

E' tambem naquella região que a população é mais densa e activa.

Tudo, pois, nos induz a crêr que um auspicioso futuro está destinado á nova linha, que parece haver merecido por fim aos poderes publicos a attenção a que tem incontestavel direito, e que em breve veremos realizadas as mais ardentes aspirações d'uma parte importante da região transmontana.

EIRIEL.



## João Pedro Tavares Trigueiros

Estão de luto os caminhos de ferro portuguezes.

Morreu o engenheiro que durante um quarto de século dirigiu os caminhos de ferro do sul e sueste e se identificou com a organização e o desenvolvimento de todos os seus ramos de serviço.

Não tornaremos mais a ver, affavel, bondoso, grave, correcto, aquelle que deixou bem impresso na administração da rede de além do Tejo o vestigio da sua accção methodica, esclarecida, firme e honrada.

João Pedro Tavares Trigueiros, conselheiro; general de divisão; inspector geral do corpo de engenheiros de obras publicas; antigo vogal do conselho superior de obras publicas e minas e ultimamente do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado; membro obrigado de todas as commissões difficeis que dissessem respeito a caminhos de ferro: symbolizou sempre o *dux prudens*, juntando á sabedoria do seu alvitre a pureza immaculada do seu exemplo.

Tinha o peito constellado de brilhantes condecorações: a grã-cruz da ordem de Aviz com o grau de official; a commenda e o grau de cavalleiro da mesma ordem; a medalha de ouro de comportamento exemplar.

Havia, porém, um modesto documento que elle estimava tanto, como os seus diplomas honorificos de mais subido valor; era a mensagem que o pessoal dos caminhos de ferro do sul e sueste lhe entregou, no meio da mais calorosa manifestação de affecto, quando elle deixou a direcção d'aquelles caminhos de ferro para ir occupar a sua cadeira de vogal do conselho superior de obras publicas e minas.

Por isso, Tavares Trigueiros guardou essa mensagem como parte integrante dos seus pergaminhos de funcionario publico.

Oriundo d'uma pequena povoação da Beira Alta, onde de tempos a tempos elle ia passar alguns escasos momentos de ocio, nascera em 5 de outubro de 1831 e sentára praça em 5 de setembro de 1845, isto é, com quatorze annos de idade incompletos.

Alferes, em 1851; tenente, em 1854; capitão, em 1863; major, em 1875; tenente coronel, em 1879; coronel, em 1884; general de brigada, em 1890; general de divisão, em 1891; fôra ultimamente reformado por ter attingido o limite de idade.

Assim, a sua promoção militar, que nos primeiros postos tinha sido lenta, estacionando o joven engenheiro nove annos no posto de tenente e doze no de capitão, foi rapida nos postos mais elevados.

No corpo de engenheiros de obras publicas subiu tambem ao mais elevado grau da escala, e no largo lapso de tempo durante o qual ininterruptamente exerceu as funções de director dos caminhos de ferro do sul e sueste, se evidenciou quanto o seu serviço foi apreciado pelos poderes publicos

Tanto no conselho superior de obras publicas e minas, como no conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, foi vogal militante, distinguindo se sempre os seus relatorios pela lucidez da exposição e profundo conhecimento dos assumptos.

Morreu no seu posto e na brecha

Apenas se restabelecera, bem ou mal, da primeira congestão, reassumiu as suas funções de vogal do conselho; pouco depois, sobreveiu-lhe novo accidente; experimentando ligeira melhora, insistiu, voltou á lucta, mas então foi fulminante o insulto.

Perdeu a engenharia portugueza um dos seus ornamentos; os caminhos de ferro do Estado, um dos seus mais competentes administradores; a patria, um cidadão benemerito.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que recebeu sempre do illustre extincto o melhor acolhimento, unicamente diz a verdade, prestando esta homenagem á memoria de João Pedro Tavares Trigueiros.

A tarja negra com que a nossa *Gazeta* enluta esta pagina, é um preito de magoa tambem a um collaborador que tanta vez honrou as nossas columnas, embora a sua modestia nos não permittisse que estampassemos, a subscrever os seus bellos artigos, o seu illustre e honrado nome.

## O orçamento das obras publicas

Foi distribuido na camara e vae entrar brevemente em discussão o orçamento geral do estado.

Com as modificações introduzidas pela commissão respectiva da camara dos deputados, as receitas geraes são computadas em 55:057 contos, sendo 922 de receitas extraordinarias. As despesas reputam-se em 55:947 contos, o que dá um *deficit* previsto de 890 contos.

As verbas das despesas por ministerios são as seguintes:

Encargos geraes.....	9.724 contos
Divida publica fundada.....	20.739 »
Diferença de cambios.....	400 »
Ministerio da fazenda.....	3.854 »
Dito do reino.....	2.843 »
Dito da justiça.....	1 077 »
Dito da guerra.....	6.430 »
Dito dos estrangeiros.....	351 »
Dito da marinha.....	3.273 »
Dito do ultramar.....	916 »
Dito das obras publicas commercio e industria.....	4 785 »
Caixa geral dos depositos.....	69 »

Nas despesas extraordinarias a decomposição é esta:

Ministerio da fazenda..	147 contos
Dito da guerra.....	136 »
Dito da marinha.....	236 »
Dito do ultramar.....	465 »
Dito dos estrangeiros.....	50 »
Dito das obras publicas commercio e industria.....	450 »

Cabe portanto ao ministerio das obras publicas, commercio e industria o total de 5.235 contos.

As despesas ordinarias d'este ministerio dividem-se ainda segundo estas rubricas:

Secretaria d'estado.....	79:592
Direcção geral de obras publicas e minas	1:639.710
Dita dos correios e telegraphos.....	1.273:275
Dita de agricultura.....	398:615
Dita do commercio e industria.....	243:564
Dita da geodesia e topographia.....	35:492
Diversas despesas.....	31:310
» encargos.....	1.088:220
Exercicios findos.....	600:000



Nas despesas extraordinarias:

Para construcção de linhas telegraphicas	10:000
Portos.....	240:000
Construcção e grande reparação de estradas.....	100:000
Obras da Academia do Porto.....	40:000
Serviços Agricolas.....	60:000

A despesa no anno economico de 1901 a 1902 foi de 4 829:151\$ segundo o orçamento respectivo. Ha portanto uma diminuição de 47 contos, considerando a totalidade.

E' interessante verificar as differenças.

Pela escripturação diversa a que as novas reformas deram motivo, não se vê claramente onde incidem, porquanto algumas verbas passaram para contas differentes. Assim apparecem diminuidas as contas:

Secretaria.....	11:520
Obras publicas e minas.....	28:899
Agricultura.....	39:807
Geodesia e topographia.....	312
Diversos encargos.....	15:975

e augmentadas por outro lado as contas:

Correios e telegraphos.....	28:536
Commercio e industria.....	17:826
Diversas despesas.....	3:134

O pessoal da secretaria absorve, não contando os vencimentos dos funcionarios que recebem pelos seus quadros, 76:772\$.

Os engenheiros e seus auxiliares, não contando os que se acham ao serviço da exploração e construcção dos caminhos de ferro do estado ou outras direcções geraes, 379:962\$.

Os pagadores, escripturarios, serventes, apontadores e ferramenteiros, 60:960\$.

A fiscalização dos caminhos de ferro, não contando o pessoal que vence pelos seus quadros, 32:983\$.

A commissão geologica, não contando o pessoal tecnico, 3:690\$.

O pessoal supranumerario e addido, 51:914\$.

O pessoal dos telegraphos e correios, 816:185\$.

O pessoal da direcção geral de agricultura absorve 231:158\$, não contando as escolas que levam 78:945\$.

O pessoal da direcção de commercio e industria consome:

Nos dois institutos.....	61:093
Nas escolas industriaes.....	111:000
Nas inspecções industriaes.....	15:200
Na commissão de exposições.....	2:620
Na geodesia e topographia dispendeu-se	29:982

Gastam-se ainda:

Empregados addidos e aposentados.....	33:363
Em inspecções medicas, transportes e gratificações.....	11:810

Vão-se portanto 2:000 contos no pessoal, não entrando em consideração a parte que ainda lhe cabe nas seguintes verbas:

Material, jornaes, e diversas despesas em laboratorio e estações de fomento agricola, institutos e escolas.....	96:899
Publicação do Boletim agricola.....	2:500
Mercado central de productos agricolas...	20:000
Fiscalização da venda do leite.....	3:000
Dita de vinhos e azeites.....	8:300
Inspeção das farinhas e do pão.....	5:760
Serviços pecuarios.....	18:300
Material, jornaes e despesas na geodesia e topographia, officina de instrumentos de precisão.....	5:200

Despesas internacionaes.....	600
Despesas nas circunscripções industriaes e propriedade industrial.....	3:650
Despesas das direcções geraes.....	15:000
	179:209

Nas despesas não parasitarias ha:

Para conservação e policia das estradas (11.000 kilm.).....	330:000
D'aqui se deduza as ajudas de custo dos chefes de conservação.	

Para serviços hydraulicos.....	90:000
Edifícios publicos e ensaios de materiaes	636:815
Conservação de linhas e estações telegraphicas.....	39:000
Material telegraphico e postal.....	69:050
Serviço postal nacional e internacional....	266:650
Impressos e expediente dos correios e telegraphos.....	51:140
Bonus de transporte de adubos.....	15:000
Dito da venda de sulfureto de carbone....	8:000

Mas, o verdadeiro parasita é o encargo das garantias de juro ás companhias de caminhos de ferro e outras:

Deduzem para vias ferreas.....	680:000
Para a companhias das aguas.....	180:000
	860:000

Oxalá que o augmento de receitas das empresas possa alliviar o estado de tamanho peso, para que elle a seu turno destine uma maior verba ao desenvolvimento das estradas e portos.

Sem nos alongarmos mais por hoje na discussão d'estas cifras, frisaremos comtudo o facto pouco consolador de que, num orçamento de 4:785 contos, são para o pessoal e encargos diversos 3:038 contos.

Temos de voltar ao assumpto; mas não podemos terminar sem um reparo á lei do orçamento.

Não vemos neste importante diploma uma disposição que julgamos sobremaneira util. Referimo-nos á eliminação da velha clausula do regulamento da contabilidade publica, pela qual se prescreve que as despesas todas sejam pagas em duodecimos da dotação orçamental. Esta simples clausula, para commodidade de escripturação com que se pretendia obviar á pratica de gastar, logo d'uma vez, as verbas que tinham sido destinadas para o custeio durante um anno, tem causado ao thesouro publico prejuizos enormes e incalculaveis, por se applicarem, sem criterio, a obras publicas e a diversas despesas que deveriam fazer-se em epochas fixas.

A obediencia cega a essa imposição irreflectida faz com que a dotação para as obras d'uma ponte, d'uma estrada, d'uma motta d'um rio, etc, sobre nos mezes em que se não póde trabalhar, e falte na occasião opportuna em que o trabalho mais renderia.

E' necessario lavrar e semear uma terra numa quinta regional, proceder aos amanhos: não chega a verba. Vem depois quando já passou a epocha propria.

Um director de obras publicas quer activar os trabalhos de terraplanagem d'uma estrada quando o trabalho rural escasseia e a mão d'obra embaratece: não têm senão um duodecimo; os outros veem successivamente quando faltam os braços. Nem o dinheiro rende o que deveria render, nem a obra progride o que poderia progredir, nem se presta aos operarios e trabalhadores do campo o serviço que se prestaria fornecendo-lhes occupação nas epochas em que declina a faina agricola.

Era de todo o ponto conveniente que desaparecesse aquella velharia que nada justifica e que todos reconhecem como prejudicial.



# PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foram presentes o programma do concurso e as condições e caderno de encargos para a construção das pontes sobre o Douro, no Pinhão e no Pocinho elaborados pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em harmonia com as bases annexas ao decreto de 5 de dezembro de 1901: ha por bem approvar os referidos programma e caderno de encargos.

Paço, em 7 de fevereiro de 1902.—Manuel Francisco Vargas.

## Programma do concurso para a construção das pontes sobre o Douro no Pinhão e no Pocinho

1.º — Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 5 do corrente mez de dezembro, concurso publico para a construção de duas pontes sobre o Douro, a primeira em frente do Pinhão, destinada a ligar a estrada real n.º 34 com as districtaes n.ºs 50 e 51, e a segunda no Pocinho, na estrada real n.º 9, destinada para o caminho de ferro de Pocinho a Miranda, e para a viação ordinaria.

2.º — As propostas poderão abranger as duas pontes, ou dizer respeito sómente a uma d'ellas.

3.º — As propostas serão feitas em carta fechada e recebidas na Secretaria do Conselho até o dia 30 de maio de 1902, ao meio dia, e serão abertas nesse mesmo dia á uma hora da tarde, perante a commissão que ha de proceder ao concurso.

4.º — Para cada ponte será apresentada proposta em separado, escrita em portuguez e nos seguintes termos:

«F... obriga-se a construir a ponte de..., a que se refere a portaria de... de..., e o annuncio do Conselho de Administração de... de..., publicado no *Diario do Governo* de... de..., pela quantia de..., em conformidade com o respectivo caderno de encargos.»

(Data e assignatura reconhecida, com a declaração da nacionalidade, profissão e domicilio do concorrente).

5.º — A proposta ou propostas devem ser acompanhadas dos seguintes documentos:

a) Certificado de que o proponente possui capacidade para a execução das obras, ou declaração de que se obriga a pôr á testa d'ellas pessoa idonea;

b) Certificado de deposito na Caixa Geral de Depósitos, á ordem do Conselho de Administração, da quantia de 2:000,000 réis por cada ponte, a cuja construção o proponente concorrer;

c) Projectos e orçamentos das obras, comprehendendo as peças escritas (que podem ser redigidas em francez), e desenhos enumerados no caderno de encargos.

6.º — As propostas, de que trata o artigo 4.º d'este programma, serão encerradas em sobrescripto sem designação exterior e juntamente com os documentos descriptos no artigo 5.º, serão fechadas em envolvero lacrado, que terá a legenda: «Pontes do Pinhão e do Pocinho (ou só aquella a que dissér respeito a proposta), proposta de F...».

7.º — As propostas, que não satisfizerem nos dizeres essenciaes a este programma, ou que exijam qualquer modificação d'estas condições, ou das do caderno de encargos, serão rejeitadas e não entrarão em concurso.

8.º — Os concorrentes, cujas propostas não sejam admittidas, levantarão immediatamente os seus depósitos provisorios.

Os dos outros concorrentes serão levantados em seguida á adjudicação da empreitada.

9.º — O Governo não fica obrigado a fazer a adjudicação, se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tão pouco a dar a preferencia á de menor preço.

10.º — O concorrente ou concorrentes, a que fôr feita a adjudicação, reforçarão, no prazo de oito dias, contados d'aquelle em que lhe fôr notificada a adjudicação, o deposito provisorio, até o elevarem a 5 por cento da importancia da proposta, sob pena de perderem o referido deposito e de ser a adjudicação feita ao concorrente cuja proposta fôr immediata á sua em vantagens offerecidas.

11.º — Em todos os dias não santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estarão patentes, na Secretaria do Conselho de Administração, o projecto da ponte do Pinhão e respectivas avenidas, de 2 de março de 1891, e ante-projecto da ponte

do Pocinho, de 31 de julho de 1889, os quaes servirão de esclarecimento aos concorrentes no que respeita ao local da obra e perfil do rio, ficando-lhes a plena liberdade da escolha do typo das pontes, systemas de fundações e processos de construção que julgarem mais adequados e que devidamente justifiquem, por memoria ou calculos, o que tudo será opportunamente submettido á approvação do Governo.

Sala das Sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, em 27 de dezembro de 1901. — O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

## Condições e cadernos de encargos para os contractos de construção das pontes sobre o rio Douro no Pinhão e no Pocinho

1.ª — *Objecto da empreitada* — Os trabalhos que constituem esta empreitada geral são:

1.ª Uma ponte metallica com pilares de alvenaria sobre o Douro em frente do Pinhão para ligação da estrada real n.º 34 com as districtaes n.ºs 50 e 51;

2.ª As avenidas de ligação da ponte com as estradas referidas, segundo o projecto de 2 de março de 1891;

3.ª Uma ponte metallica com pilares de alvenaria sobre o Douro no Pocinho, destinada á estrada real n.º 9 e ao caminho de ferro de via reduzida do Pocinho a Miranda;

4.ª As avenidas de ligação d'essa ponte com a estrada real n.º 9, segundo o projecto que os concorrentes apresentarão.

§ unico. Cada ponte com as respectivas avenidas de ligação poderá constituir uma empreitada distincta.

2.ª — *Descrição das obras*. — A ponte do Pinhão terá o eixo e cota do pavimento constantes do projecto de 2 de março de 1891 e a largura de 6 metros entre as guardas, sendo destinados 4 metros para o empedrado e 2 metros para os passeios lateraes.

O pavimento será de pedra britada.

A ponte do Pocinho terá proximoamente o eixo do ante-projecto e o pavimento em patamar com uma cota superior de 5 metros ao nivel dos carris na estação do Pocinho. O raio da curva de ligação do seu alinhamento com o da estação do Pocinho não será inferior a 200 metros.

A ponte será projectada com a largura sufficiente para receber a estrada ordinaria com 4 metros de faixa empedrada e um passeio de 1m,5, e do lado de juzante, separada por divisoria de 1m,5 de altura, pelo menos, a via ferrea de 1 metro de bitola e um passeio de 1 metro de largura, de modo que entre a divisoria e a guarda do passeio fique uma largura não inferior a 4m,10.

3.ª — Os concorrentes terão livre escolha de typo das pontes, systema de fundações e processos de construção, bem como do numero e abertura de vaos, de modo porém que o talweg do rio fique ao centro de um dos vaos e que a abertura d'este não seja inferior a 50 metros.

Entre os banzos superiores das vigas e o nivel das maximas cheias deverá haver um espaço livre de 2 metros pelo menos.

4.ª — Os apoios das pontes serão de alvenaria e cantaria.

Na estrutura metallica poderá ser empregado o ferro ou o aço.

Nos respectivos calculos serão attendidas as prescrições do regulamento respectivo, approvado por decreto de 1 de fevereiro de 1897, a saber:

### Dados communs ás duas pontes

5.ª — *Coefficientes de resistencias*. — O ferro e o aço destinados á construção dos taboleiros das pontes devem satisfazer ás seguintes condições:

	Resistencia minima á ruptura	Alongamento minimo de ruptura
	Kilog.	
Ferro laminado, sentido da laminagem, e ferro forjado.....	34	12 0/0
Ferro laminado, transversalmente.....	28	3,5 0/0
Rebites de ferro .....	36	16 0/0
Aço laminado (aço doce).....	36	25 0/0
Rebites de aço (aço extra-doce).....	38	28 0/0

Os alongamentos devem ser medidos em barretas de 0m,200 com 500 millímetros quadrados de secção, ou de 0m,100 com 125 millímetros quadrados.

Poder-se-hão admittir alongamentos inferiores aos indicados neste artigo, mas em tal caso ás resistencias respectivas da ruptura devem augmentar na razão inversa dos alongamentos, pelo menos.

§ 1.º Não será permittido em caso algum o emprego de aço quebradiço (aço duro).



§ 2.º Os furos dos rebites nas peças de aço, depois da punção, devem ser mandrilados na espessura mínima de 1 millimetro. Os rebordos das mesmas peças, cortadas á thesoura, serão limados em igual espessura.

*Cantarias e alvenarias:*

10 kilogrammas por centimetro quadrado para a cantaria aparelhada.

8 ditos para alvenaria de paramento.

6 ditos para a de enchimento.

5 ditos para o beton.

*Madeiras.* — Para as madeiras e outros materiaes empregados serão adoptados os coefficients de resistencia geralmente admitidos.

§ unico. O Governo reserva-se o direito de fazer as modificações que julgar convenientes nestes coefficients de resistencia, quando circumstancias especiaes as justifiquem.

(Continúa.)

## VIAGENS EM HESPANHA

Approximando-se a epocha em que se realizam as grandes festas da Andaluzia, por occasião da Semana Santa e depois a notavel feira e touradas, perguntamos alguns assignantes em que condições de preço poderão ir ao sul da Hespanha por essa occasião.

Em primeiro lugar sabemos que haverá, como nos annos anteriores, bilhetes de ida e volta a Sevilha e comboios especiaes de 1.ª classe e logares de luxo.

Os preços regularão, naturalmente, pelos anteriores, ou seja, tratando da 1.ª classe de Lisboa 18.300; do Porto 21.300 réis.

Um dos nossos perguntantes deseja fazer, entre as duas festas, uma excursão na Andaluzia.

Tomando bilhetes ordinarios desde Sevilha, custar-lhe-ha a viagem:

Sevilha a Cadiz.....	18,20 pesetas
Cadiz a Malaga.....	47,70 »
Malaga a Granada.....	27,90 »
Granada a Gilbraltar.....	43,40 »
Gilbraltar a Cordova.....	41,20 »
Cordova a Sevilha.....	15,75 »
Total.....	194,15 »

De Sevilha voltará o passageiro com a volta do bilhete que comprou á partida em Portugal.

Assim gasta:

Bilhete de ida e volta 18.300 ou 21.300.

Viagem em Hespanha 195 pesetas, 31.000.

Total de Lisboa, 52.000; do Porto, 55.300.

Ha, porém, outro meio mais economico de fazer esta viagem e ainda mais larga, tomando bilhete ordinario para Badajoz e tendo preparado com antecedencia um bilhete circulatorio da nova tarifa de excursões com itinerarios á vontade dos passageiros que muita gente não sabe que está ha um anno em vigor em Hespanha e é de enorme vantagem para os viajantes.

Já que nos occupamos d'esta tarifa, diremos que ella é inteiramente bitolada pela que vigora em Portugal e tão copiada que até os impressos em que se faz o pedido dos bilhetes e este é transmittido aos diversos agentes, o recibo do importe, a disposição da tarifa, tudo é copiado da tarifa portugueza.

Honra demasiada é para quem inventou cá esses processos e para a companhia real que teve a iniciativa.

Ora tomando um bilhete d'esta tarifa de Badajoz a Sevilha, Malaga, Granada, Algeciras (Gibraltar), Cordova, Sevilha, e regressando ainda por Huelva, Zafra e Merida a Badajoz, percorrendo assim 2.076 kilometros, custar-lhe ha o bilhete 159 pesetas.

Este preço, que ao cambio actual equivale a 27.800 réis, junto ao preço ordinario, quer de Lisboa quer do

Porto a Badajoz, e volta 11.560 ou 16.200 réis é muito mais reduzido do que a hypothese de tomar bilhete a Sevilha e ahi bilhetes ordinarios para a excursão. Isto é, do Porto fica a viagem por 44.000 réis e de Lisboa por 39.560 réis.

Outra combinação será tomar o bilhete de ida e volta a Sevilha e lá o bilhete circulatorio, deixando de ir a Huelva e de ver a importante linha de Huelva a Zafra.

Neste caso o bilhete circular é só de 1.360 kilometros e custa 124,20 pesetas ou 21.700, o que faz todo o percurso por 40.000 réis, de Lisboa ou 43.000 réis do Porto, isto é, uma pequena differença na procedencia Porto e ainda mais caro nas de Lisboa.

A segunda hypothese é, pois, a mais vantajosa, mas havendo a difficuldade de obter o bilhete á passagem em Badajoz, visto ter que ser pedido e depositadas 10 pesetas com oito dias de antecedencia, esta redacção põe-se inteiramente á disposição dos seus assignantes, para lhes obter esses bilhetes, mandando-nos com antecedencia o itinerario que desejam e as 10 pesetas que ha a depositar, e depois a respectiva importancia se quizerem receber os seus bilhetes cá.

## Ramal de Cascaes

Conforme o aviso que adeante publicamos, a companhia real resolveu reduzir a 60 réis em 1.ª classe e a 50 réis em 2.ª o preço da passagem entre Lisboa e Alge, e permittiu que em todos os comboios que levam carruagens de todas as classes possam viajar os portadores de bilhetes d'assignatura de 3.ª classe, salvo os de bilhetes semanaes ou mensaes.

Esta modificação de tarifa é evidentemente motivada pela concorrência da linha electrica, e que implicará ainda, num futuro não distante, outras alterações na tarifa de toda a linha, talvez.

## MELHORAMENTOS DE LISBOA

### III—Regulamentação do transito

Todos os defeitos e faltas que impedem que Lisboa seja hoje uma cidade comparavel — e até podia ser superior — ás principaes da Europa, são resultado das pessimas administrações municipaes que tem tido nos ultimos quinze annos.

Até então teve, não ha duvida, camaras chamadas esbanjadoras, mas, ao menos, essas deixaram vinculada a sua memoria a melhoramentos notabilissimos, como os bairros Estephania e Campo d'Ourique, a avenida da Liberdade com o projectado parque e o largo bairro que a rodeia, o Aterro da Boa Vista e outras semelhantes.

A cidade rejuvenescia, desapareciam as estreitas viellas para se abrirem novas ruas, compravam-se terrenos para construir avenidas, aterrava-se uma faixa de rio onde surgia um largo caes.

Mais uns annos d'essa febre de melhoramentos e a nossa bella Lisboa estaria a par das modernas conquistas do progresso.

Grande parte d'esses melhoramentos deveu-se a um commerciante ingenuo, abastado e que bem caro pagou, da sua fortuna, a vaidade de ser presidente da camara. Arruinou-se com isso, e a cidade pagou-lhe a divida de gratidão pondo-lhe o nome numa rua, não de primeira ordem, porque essas são reservadas para honra dos que teem feito justamente o contrario.



Passados esses aureos tempos, a cidade, como Francisco Palha disse do paiz na sua patriotica poesia:

Desde então até agora,  
 Nesse somno que a devora  
 Tornou de novo a cair.

E parar, dormir, é morrer neste caso.

As cidades de todo o mundo disputam primazias de belleza, de conforto, de luz, d'aceio, de grandes melhoramentos.

Vae-se lá poucos annos depois d'uma visita e encontram-se novidades que nos surpreendem; quem vem a Lisboa não a tendo visto ha dez annos, nada encontra de novo. Apenas mais alguns predios na Avenida, de pessimo desenho architectonico, os carros electricos, umas luzes electricas que se apagam e bruxuleam como as de azeite.

A maior novidade, talvez, é independente da camara municipal: as luzes de incandescencia. E onde ellas não estão, lá se vê o sinete camarario na pessima qualidade do gaz que ella consente que a companhia forneça, e que é peor cada dia, apesar dos verificadores da camara diariamente informarem que elle é rigorosamente tão bom como o contracto o exige.

Queixavamo-nos da ultima administração municipal, pelos escandalos que praticou e consentiu, em detrimento dos interesses da cidade; veio uma commissão administrativa, nomeada pelo governo, substituiu a e um raio de esperança nos animou, de que esse grupo d'homens, honestos e intelligentes, daria nova vida á capital.

Mas os factos — ou a ausencia d'elles — vão nos provando que aquellas cadeiras, talvez por estofadas de mais, convidam mais ao somno que á actividade, e a atmospheria d'aquella sala é propicia a esterilizar ideias antes que ellas brotem dos cerebros para o terreno da acção.

Apenas de mezes a mezes lá vem um pequeno ratinho como parto da montanha e eis que já é muito.

Agora apparece um projecto de postura para o transito de vehiculos de carga na rua 24 de Julho.

Mas porque só nesta rua?

Pois installou-se na cidade um serviço de viação novo, e installou-se d'uma forma definitiva, por um seculo; esse systema emprega novo meio da tracção, vehiculos muito maiores do que os existentes, exige mais espaço livre, ameaça com maiores perigos os peões, os carros de todos os generos e os cavalleiros, e a camara não aproveita o ensejo para regulamentar, de vez, o transito em toda a cidade, facilitando a dos carros electricos e ao mesmo tempo impedindo que elles, por si e pelos desmandos alheios, sejam um perigo imminente a todo o momento!

Diariamente a imprensa reclama contra a velocidade demasiada com que esses carros andam, e ninguem tem base para dizer se elles andam ou não no andamento legal, porque nada está regulamentado, que lhes auctorize a carreira vertiginosa ou lhes modere o andamento.

Percorrem esses carros ruas atravessadas por outras, onde o transito é continuo, e não lembrou ainda a pessoa alguma que sendo essas ruas transversaes estreitas, como são, naturalmente era indicado que em cada uma só se permitisse o transito para um lado, intervallando-as; por exemplo: fazendo que nas ruas de El-Rei, Conceição, Victoria e Santa Justa só se pudesse circular da esquerda ou seja do poente para o nascente, e nas demais em sentido inverso.

A do Arsenal, da que já aqui por mais d'uma vez tratámos, já que não se fez o tunnel do Pelourinho,

devia ordenar-se que os vehiculos de carga só circulassem no espaço que, depois da reconstrucção da via americana, lhes ficou livre, deixando só circular na faixa delimitada pelos carris, os carros conduzindo gente.

Curvas apertadas e mascaradas como as do Chiado para a rua do Carmo, d'esta para o Rocio e do Principe, como todas as embocaduras do quadrilatero da Baixa, conservam-se desprovidas do letreiro

#### VEHICULOS A PASSO

que se vê em todas as cidades, ou

#### CUIDADO COM O TRAMWAY

como em Zurich, Leipzig e tantas outras.

Em ruas em que sobra espaço para os carros de carga circularém fóra da faixa dos tremvias, consente-se que só esta faixa seja seguida por todos, do que resulta que a queda d'um cavallo ou o desarranjo do carro ou da carga obrigam a parar mais de vinte carros cheios de gente, com transtorno para todos, como ainda ha dias succedeu no largo do Terreiro do Trigo, onde se juntaram 19 tremvias, alguns por mais de meia hora.

Citamos factos ao acaso; muitos outros casos ha em que a necessidade de regulamentar o transito em Lisboa se impõe d'uma maneira imperiosa.

Faça a commissão administrativa da camara um esforço intellectual, veja se póde pensar um bocadinho nisto, que é tambem um melhoramento para a cidade.

## NOTAS DE VIAGEM

### X

#### As quedas do Rheno

Quem diz quedas do Rheno, diz Schaffhausen, segundo o vulgo, ou diz melhor Neuhausen, porque é neste ponto que ellas são.

Antigamente todos iam localizar-se á primeira d'estas cidades, e vinham, em carro ou em comboio, á segunda, ver as quedas; hoje ha nesta numerosos hoteis onde se alojam, mesmo em frente da grandiosa cascata, os forasteiros, insaciaveis de contemplar aquelle colosso cujos espreguiçamentos se ouvem a grande distancia.

Mas quem quer ficar mais commoda e economicamente, fica ainda em Schaffhausen, que é apenas a dois kilometros, e para ver o grandioso espectáculo, vem em comboio ou tremvia electrico á estrada que corre entre a linha que vae de Eglisau e o rio, onde ha logar para todos, e á vontade.

Assim se poupa tambem o franco e meio que os hotelistas de Neuhausen carregam na conta a cada hospede, para a illuminação nocturna das quedas.

Esta illuminação é feita por fogos de bengala e selo-ha no futuro por luz electrica, para o que se installam os respectivos aparelhos. Ora se illumina a queda a branco, depois a côres, ora os differentes annexos do castello de Laufen, os montes lateraes, a ponte, etc.

E' phantastico, mas não se deixe de ver as quedas de dia.

D'esta estrada ou das varandas e terraços dos hoteis se gosa o mais surpreendente panorama d'aquelle pençol d'agua, de 115 metros de largura, que se pre-



cipita de uma altura de 30 metros, com uma furia, uma impetuosidade e um ruido que fazem medo.

O espectador sente-se amesquinhado ante aquella imponencia da força; quanto o rodeia, quanto a sua vista abraça, parece-lhe pequeno, insignificante, falto de vida, porque a vida, a agitação o palpar das grandes luctas, o arfar de almas afflictas, como os beijos carinhos d'uma loucura colossal, tudo está naquellas aguas que marulham, que se enfurecem ao ter que bi-partir-se pelo morro que marca o centro do seu curso, que se levantam em cachões espumantes e se evolvem em nuvens de alva neblina, e logo se acalmam, misturando-se no rio e banhando-lhe docemente as margens.

E' uma attracção de olhar que não finda, um entusiasmo que não esmorece...

E ainda o espectador extatico... não viu as quedas do Rheno.

Avança mais, descendo, pela serpenteante estrada; está já á beira rio, para se approximar do colosso; o ruido ensurdece-o; o olhar não se affasta d'aquellas aguas revoltas que parecem ameaçar-o da outra margem.

Os guias, Baedeker e Joanne, ensinam bem o caminho.

Toma-se, pela estrada, para a esquerda, depois, á direita, lá está o poste que indica a vereda; segue-se, volta-se ainda, e atravessa-se a ponte do Dachs.

Estamos sobre a grande toalha d'agua que corre vertiginosamente para o precipicio.

Ha saltos de ondas que nos atemorizam; lá adeante erguem-se torres de cachões que se desfazem logo com ruido enorme, parece que tudo nos desaparece sob os pés...

E comtudo mais nos espera ao chegar a ver as quedas do Rheno...

Chegamos ao castello de Laufen, tomamos o nosso bilhete, por um franco, e da varanda, novo espectáculo se nos depara, vendo o impetuoso rio a 34 metros d'altura e apreciando como, de penedo em penedo, elle caminha para a grande cataracta.

E' grandioso, mas a mesma reserva ainda faremos para mais tarde, para quando o viajante... vir as quedas do Rheno...

Depois desce-se ao Pavilhão, onde nos achamos mais perto das rumorosas aguas: depois ainda ao Belvédère que fica mesmo debruçado sobre a cascata.

E' ensurdecador o ruido e desorientador o espectáculo, mas mais nos espera quando, na varanda do Känzeli, nos achamos sob as grandes ondas que nos ameaçam devorar. Chega a ser medonho, fugimos quasi espavoridos.

E não obstante ainda ha mais, quando... virmos as quedas do Rheno...

Desce-se, finalmente ao Fischetz, pequena barraca á beira do rio, onde tomamos o barco (por 4 francos uma ou duas pessoas, 1 franco por cada pessoa mais) e envergando um impermeavel que o barqueiro nos serve, vá! coragem! vamos arrostar com o temeroso elemento!

O barco, levado por dois homens praticos, defronta com as altivas ondas e galga-lhes no dorso luctando sempre, até que uma mais benefica o lança sobre a praia em frente do rochedo.

Neste momento o visitante, rodeado de espuma branca por todos os lados, tendo por unica defesa do dragão que ameaça devorá-lo o estreito rochedo que afasta as aguas, começa a ter a noção do que é... ver as quedas do Rheno.

Mas para a completar precisa ainda subir os ingremes degraus abertos na rocha, equilibrando-se a custo,

agarrado ao corrimão de ferro, desprezando o perigo de resvalar e sumir-se na voragem.

Depois, lá no alto, no pequeno espaço de um metro quadrado irregularmente conquistado pelo homem sobre aquella maravilha da natureza; quando a seus pés não vê mais que agua debatendo-se, e sente no corpo os embates d'esses vagalhões enormes contra o rochedo, produzindo um estremecimento de trovão medonho; ahi onde o rodeia completamente o abysmo, a voragem, e o cobre uma atmosphera irisada pelos raios do sol atravez da pulverização que se levanta das aguas; ahi é quando a grande emoção o empolga; é onde o visitante pode dizer finalmente que... viu as quedas do Rheno!

## Uma invenção portugueza

O sr. Frederico Antonio Pereira, capitão-tenente da armada, reformado, requereu patente de invenção por dois annos para uma nova disposição de rolamento a que deu o nome de Trivia.

A linha é composta de tres vias que são: uma longrina assente nos topos de montantes; e duas vias lateraes pregadas nos mesmos montantes e equidistantes da longrina.

Os carris que assentam nas vias são formados por chapas de ferro de pequena espessura com as convenientes dobras longitudinaes, sendo duplos os carris dos lados e dispostos a receberem movimento de rodas em posições horizontaes e verticaes.

A disposição dos desvios e mudanças de curso do material circulante faz-se por meio de porções de linha que se destacam girando sobre um pivot.

O mesmo inventor requereu patente de invenção por dois annos para um systema de carruagens e vagonos destinados a trabalhar na Trivia.

As carruagens e vagonos teem um recorte longitudinal pela parte inferior até quasi metade da sua altura, servindo esse recorte para ahi serem adoptadas todas as rodas que trabalham nos carris da linha e ao mesmo tempo dar lugar a esta.

As rodas directrizes trabalham acima do centro de gravidade das carruagens e a disposição de todas as outras rodas que trabalham horizontal e verticalmente nas vias duplas lateraes permite completa estabilidade.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 29.º, 30.º e 32 dos estatutos, é convocada a assembléa geral ordinaria para o dia 15 de março proximo futuro, pela uma hora da tarde, na séde da companhia, Rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º andar, para a discussão e votação do relatório do anno findo, e do parecer do conselho fiscal.

Não reunindo numero sufficiente de accionistas, para poder funcionar esta assembléa, fica definitivamente convocada para o dia 31 de março, no mesmo local e hora.

Lisboa, 22 de fevereiro de 1902.—O Presidente da assembléa geral, José Mesquita da Rosa.

#### Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta companhia terá lugar segunda feira, 28 de abril de 1902, pelas tres horas da tarde, na séde da companhia, rua Victor Cordon, n.º 1.



Nos termos do artigo 42.º dos estatutos a assembléa geral compôr-se-ha de accionistas possuidores de vinte acções pelo menos.

Para terem direito de assistir á assembléa geral ou para nella se fazerem representar, deverão os accionistas depositar os seus titulos quinze dias, pelo menos, antes do dia designado para a reunião, em Lisboa, na séde da companhia; em Paris na Caixa do Comptoir National d'Escompte, 14, rue Bergère.

O recibo respectivo ás acções depositadas servirá para admissão na assembléa geral.

As procurações dos accionistas residentes em Portugal deverão ser legalizadas por tabellião e as dos residentes em França pelo maire da sua residencia — *O Conselho de Administração.*

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 28 de fevereiro de 1902.

O Banco de Portugal publicou e distribuiu o relatório da sua gerencia sobre o exercicio findo de 1901. Dariam, neste lugar, uma idéa completa d'esse, a tantos respeito, importantissimo documento, se á sua extensão se não contrapuzesse a exiguidade do espaço de que dispomos.

Vamos porém, ainda assim, respigar em alguns dos seus importantes capitulos, já que nos não é dado mais, e façamos os nossos extractos por unidades de contos de réis.

Os lucros totaes do anno foram...	contos	2.413,9
E os encargos.....	"	593,2
		1.820,7
Abatendo — honorarios da direcção 2 1/2 %.....	"	36,4
		1.784,3
Idem, dividendo do 1.º semestre de 1901 distribuido.....	"	405,0
		1.379,3
Idem, 5 % para fundo de reserva permanente	"	89,2
		1.290,1
Idem 15 % para fundo de reserva variavel...	"	267,6
		1.022,5
Idem para completar um dividendo de 7 %...	"	540,0
		482,5
Idem parte do governo (metade).....	"	241,3
Ficam disponiveis.....	"	241,2
cuja distribuição o conselho geral do banco propõe da fórma seguinte :		

Para completar um dividendo de 8 %.....	contos	135,0
Para amortização das verbas de edificios.....	"	101,2
Para fundo de pensões e soccorros aos empregados .....	"	3,0
Para saldo de conta nova.....	"	1,9

Isto, quanto á conta e distribuição dos lucros do anno. Vejamos agora o banco, nas suas relações com o commercio, com o publico e com o estado :

—As letras descontadas foram em 1901 50.995, importando em 38.497,3 contos. Mais 2.273 letras ou 1.190,1 contos que no exercicio de 1900.

—As letras tomadas sobre o reino foram 155.683 por 23.044,5 contos. Mais 13.657 letras ou 1.587,9 contos, que no exercicio de 1900.

—Os emprestimos sobre penhores realizados em 1901 importaram em 505,8 contos, havendo um augmento de mais de 200 contos sobre o exercicio anterior e ficando para o corrente anno de 1902 um saldo de 1.240,8 contos nesta conta.

—O movimento de operações cambiaes foi de 5.582,6 contos, mais 805,6 contos que em 1900.

—Os depositos em dinheiro foram de 139.465, contos, havendo tambem um acrescimo, nesta conta, de 13.863,9 contos sobre o exercicio de 1900.

—A circulação fiduciaria ficava, em 31 de dezembro de 1901, em 68.757,2 contos, tendo augmentado sobre igual data, em 1900, por 620,5 contos.

—A Caixa apresenta, no balanço, um saldo para 1902 de 58.654,1 contos, que se decompõe pela fórma seguinte :

Notas proprias.....	contos	46.356,5
Ouro em moeda e barra.....	"	4.837,4
Prata.....	"	7.211,5
Nickel.....	"	167,8
Cobre.....	"	80,6

—O movimento total da conta corrente do Thesouro publico em 1901 foi de 194.116,0 contos, mais 5.148,4 contos que em

1900, e o estado dos debitos do mesmo Thesouro, no fim de 1901 somma 55.206,9 contos, que se especifica pela fórma seguinte :

Conta corrente .....	contos	26.300,1
Classes inactivas, lei de 1887.....	"	6.109,7
Classes inactivas lei de 1897.....	"	4.402,9
Emprestimo ao Governo contracto de 14 de janeiro de 1893.....	"	8.000,0
Idem, contracto de 4 de dezembro de 1891...	"	5.950,0
Contractos diversos.....	"	102,9
Bilhetes do Thesouro .....	"	3.618,0
Supplementos garantidos.....	"	723,1

Comparado com 1900 o estado d'estes debitos, vê-se que, no exercicio de 1901, houve um decrescimento na importância de 416,5 contos de réis. E accrescenta o relatório que a verba de 723,1 acima descripta por — supplementos garantidos — se acha já liquidada no presente anno de 1902.

Por esta resenha feita muito pela rama, vê-se que o anno correu para o banco prospera e desafogadamente, assim como da mesma fórma correu para todos os estabelecimentos bancarios da nossa praça. Tanto o attestam os relatórios de que, nestes boletins, temos dado conta. Inquestionavel symptoma é este de franca melhora no estado geral dos negocios, e que muito mais se accentuará se a questão magna dos nossos crédores externos for liquidada breve e em condições supportaveis para os recursos do paiz.

\*

Como estava annuciado, realizou-se, no dia 25 do corrente mez, a nova reunião da assembléa geral extraordinaria do banco, convocada para continuação dos trabalhos das reuniões anteriores, e a que nos temos referido nos nossos precedentes boletins.

Pouco se adeantou, infelizmente, com este novo capitulo, não obstante dois membros da commissão que assignaram vencidos o projecto do contracto, terem apresentado á assembléa os pontos da sua discordancia e as emendas que entendiam dever soffrer alguns dos artigos do projecto.

Vemos que estes dois cavalheiros combatem, honra lhes seja, a creação das chamadas «ordens de prata» a que nos referimos precedentemente; e motivos temos para crêr que este pouco sympathico augmento de circulação fiduciaria não será levado a effeito, para bem do publico e até do proprio banco.

Para sequencia dos trabalhos será annuciada uma nova reunião.

\*

Não foi das mais animadas a quinzena bolsista finda, como passamos a registar:

**Valores do estado.**—As inscrições que conservavam estacionaria a cotação de 39,30, começaram desde o dia 22 a fraquejar, sendo de pouca monta as transacções realizadas. Fecham hoje a 39,05 para titulos grandes, ficando ainda os pequenos a 39,30.

As obrigações de 4 %, 1888 tiveram d'esta vez maior procura, firmando-se 20\$700. As de 4 1/2 % 1888 e 4 % 1890 quasi não tiveram compradores. Cotaram-se respectivamente a 58\$500 e 50\$800.

**Acções de bancos e companhias**—Em acções bancarias as operações foram, em absoluto, insignificantes. Cotaram-se as do Banco de Portugal a 149\$500 e 150\$000; as do Commercial de Lisboa a 134\$000; as do Lisboa & Açores a 124\$000, e as do Ultramarino a 120\$500.

Em acções da Companhia dos Phosphoros o movimento foi regular aos preços de 140\$200. As dos Tabacos tiveram tambem alguma procura, ficando a 140\$200, coupon.

**Obrigações do Credito predial.**—Operações limitadas. As prediaes de 6 % tiveram os preços de 95\$150 e 95\$500. As de 5 % conservaram-se a 93\$650 e as de 4 1/2 % a 89\$500.

**Empresas africanas.**—Continuaram as operações a prazo com as acções das Companhias de Moçambique e Zambesia. Para as primeiras os preços regularam entre 12\$400 e 13\$400, fim do corrente; e para as segundas, entre 5\$200 e 5\$250, fim do corrente tambem.

E aqui nos ficamos por hoje.

L. R.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	41 1/4	41 1/8	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 %
" cheque. .	40 7/8	40 3/4	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	695	696	Agio Buenos Ayres .....	—
" cheque. .	702	704	Cambio do Brazil.	11 13/16
Berlim 90 d/v.....	281	282	Premio da libra...	1\$300
" cheque... .	284	287		e
Francfort 90 d/v ..	281 1/2	282 1/2		1\$330
" cheque..	284 1/2	287 1/2		
Madrid cheque ...	850	860		



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS		FEVEREIRO													
		17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	—	—	—
Lisboa: Inscriptões de assent.		39,30	39,30	39,30	39,30	39,30	39,25	39,20	39,20	39,05	39	39,05	—	—	—
" coupon		39,30	39,30	39,30	39,30	—	—	39,20	—	39	39	39	—	—	—
Obrig. 4 1/2 1888 .....		20 600	20 600	20 600	20 650	—	20 650	20 700	20 700	—	20 750	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 assent.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 coupon...		50,500	50,800	—	—	50,800	50 800	—	—	—	50 800	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 assent.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 coup. int...		58,500	58,500	—	—	58 500	57 100	58,500	58,500	—	57,000	—	—	—	—
" 4 1/2 1890 externo.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tabacos coupon ...		—	—	—	—	—	—	—	—	—	121 000	—	—	—	—
Acções B. de Portugal.....		—	—	149,000	—	—	150,000	—	—	—	150,300	151,000	—	—	—
" " Commercial ....		134,000	134,000	—	—	—	134,000	134,000	134,000	—	—	—	—	—	—
" " N. Ultramarino..		120,500	120,500	120,500	120,500	120 500	—	—	120,500	—	—	—	—	—	—
" " Lisboa & Açores		123,000	124,000	124,000	124,000	—	—	—	124 000	—	124 000	—	—	—	—
" Tabacos coupon ...		138 000	—	138,900	138 800	—	139 000	—	140,200	140 200	140,500	140 500	—	—	—
" Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.		77,700	77,800	77,900	77 800	—	78 000	78,000	78,000	77 900	77,800	77,800	—	—	—
" " Real.....		17,200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. prediaes 6 1/2 .....		95,150	95,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5 1/2 .....		93,650	—	—	93,650	93,650	93,650	93,650	—	93 650	93,000	93,600	—	—	—
" Comp. <sup>a</sup> Phosphoros.		91,200	91,200	—	—	91,200	91,200	—	—	91,200	91,200	91 200	—	—	—
" C. <sup>a</sup> Real 3 1/2 1. <sup>o</sup> grau		—	81,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 3 1/2 2. <sup>o</sup> grau		—	24,700	24,700	24,950	24,950	24,850	24,900	24,750	24,800	24 700	24,650	—	—	—
" C. <sup>a</sup> Nacional.....		—	—	—	—	—	—	—	—	56,000	—	—	—	—	—
" Atravez Africa.....		—	83,900	83,900	83,900	—	83,800	83,800	83 800	—	—	84,000	—	—	—
Paris: 3 1/2 portuguez ...		28,57	28,40	28,60	28,40	28,27	28,47	28,52	28,55	—	28,55	—	—	—	—
Acções Comp. <sup>a</sup> Real.....		75	76	76,50	—	—	—	76	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid Caceres.....		37,50	38	38	36	—	34,25	37	36 50	—	37	—	—	—	—
" Norte de Hespanha.		195	192	191	189	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid Zaragoza..		285,50	—	280	275	265	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....		215	210	—	—	194	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. <sup>a</sup> Real 1. <sup>o</sup> grau		344	344	345	346	—	—	—	349,50	—	346	—	—	—	—
" " 2. <sup>o</sup> grau.		104,50	106	107,50	108	107,50	107	108	107,50	—	107,50	—	—	—	—
" C. <sup>a</sup> Beira Alta.....		77	79	79	81	80,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid Caceres ....		93	94,50	96	97	95	—	91	93,25	—	94,75	—	—	—	—
" N. Hesp. (1. <sup>a</sup> hyp.)..		314	312	311	310	309	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3 1/2 portuguez.....		28	27,87	28	27,87	27,93	28	28	28,12	28,15	28,12	—	—	—	—
Obrig. Atravez Africa .....		57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	—	—	—	—
Amsterdã: Atravez Africa...		70,62	70,62	70,50	70,50	70,50	71,38	71,38	71,50	71,93	71,75	—	—	—	—
Bruxellas: Atravez Africa ....		71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	—	—	—	—

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1902			1901			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1902	1901	1902	1901	
		da	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ...	5 11 Fev.	693	68 443 000	98.763	693	67.447.668	97.327	448.189 000	443 874 517	4.314.483	-
		12 18 "	"	64.933.000	93.698	"	67.447.668	97.327	513.122 000	511.322.185	1.799.815	-
		5 11 Fev.	380	8.682 000	22.847	380	9 228 332	24 287	62.864.000	63.404 483	-	540.483
	Nova rede garanti-da .....	12 18 "	"	8.739.000	22.997	"	9.229.332	24 287	71 603 000	72.633.815	-	1.030.815
		1 7 Jan.	488	21.427.960	43 909	488	17 676.605	36.222	21.427.960	17 676 605	3 751 355	-
	Sul e Sueste .....	8 14 "	"	24 247.540	49.687	"	17 353.680	35.560	45.675.500	35.030.285	10 645.215	-
		15 21 "	"	23.407.765	47.966	"	16.210 850	33 218	69 083.265	51.241.135	17.842.130	-
	Minho e Douro.....	1 7 "	353	21.624.745	61 259	353	25.203.103	71 396	21.624.745	25 203 103	-	3 578.358
		8 14 "	"	21 472.000	60.827	"	18 969 553	53 568	43.096 745	44 112.656	-	1 015.911
		15 21 "	"	24.842.690	70.375	"	19 013.802	53 863	67.939 435	63.126.458	4 812.977	-
Beira Alta .....	15 21 "	253	5 826.514	23.029	253	4.921 749	19.453	18.331.236	17 092 987	1.238 249	-	
	22 28 "	"	5.858.338	23.155	"	5.935.255	23.459	24.189.574	23.028.242	1.161.332	-	
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	1 7 Jan.	105	1.193.224	11.364	105	1.493 897	14.227	1.193.224	1.493 897	-	300 673	
	8 14 "	"	1.413.984	13.466	"	1.201 543	11 443	2.607 208	2 695 440	-	88.232	
	15 21 "	"	1.459.243	13.897	"	1.338.316	12 745	4.066.451	4 033 756	32 695	-	
	15 21 "	34	1.459.045	42 913	34	1.351.345	39 745	4.113 565	3.919.700	193.865	-	
Guimarães.....	22 28 "	"	1.368.965	40.263	"	1.518 774	44.669	5 482.530	5.438.474	44.056	-	
Porto á P. e Famalicão	1 15 Jan.	64	5.216.430	81.506	64	4.507.277	70.426	5.216 430	4 507.277	709.153	-	
	22 28 "	3656 Ps.	1.906.470	Ps. 521	3656 Ps.	1.874 424	Ps. 512	7.269 466	7.249 503	19.963	-	
Norte de Hespanha ..	29 4 Fev.	"	1.679.238	459	"	1.740.671	476	8.948.704	8.990.175	-	41.471	
Madrid—Zaragoza—Alicante .....	29 4 Fev.	3650	1.827.899	500	3650	1.812 346	496	8.625 392	8.390.612	234.780	-	
	5 11 "	"	1.837.599	503	"	1.752.840	480	10.462.992	10.143.453	319.539	-	
	22 28 Jan.	1067	391 690	367	1067	376.378	352	1 508.163	1 386 586	121.577	-	
Andaluzes .....	29 4 Fev.	"	466.753	437	"	468 337	438	1.974.916	1.854.000	120.916	-	
	5 11 Fev.	429	67.024	156	429	43.610	101	439.969	385.041	54 928	-	
Madrid — Caceres ...	12 18 "	"	54.802	127	"	70.215	163	494.771	455 256	39.515	-	
	5 11 Fev.	180	33.818	187	180	33.329	185	213.359	189.239	24.120	-	
Zafra a Huelva .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	



## Ascensores mechanicos de Lisboa

Estão publicados o relatório e contas relativos á gerencia da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa, durante a gerencia que findou em 31 de dezembro de 1901.

Conforme fôra resolvido pela assembléa geral, o saldo da conta Ganhos e Perdas do anno de 1900, na importancia de 9.702.707 réis, passára para a conta de Grandes Reparações. D'essa quantia se gastou no anno findo 6.361.565 réis.

Não foi possível effectuar no anno de 1901 todos os trabalhos que estavam planeados, porque durante o anno se deram diversas occorrencias imprevistas, como o incendio de um carro da linha da Gloria, etc., que impediram a conclusão d'aquelles trabalhos. Vae porém a Companhia continual-os no intuito de conseguir uma diminuição de despesa e melhorar ainda mais o serviço da exploração, melhora que já este anno se fez sentir com benefico resultado para as suas receitas.

E' sob esta orientação que a Direcção propõe para do saldo de Ganhos e Perdas passar uma nova verba para a conta de Grandes Reparações.

«As circumstancias desafogadas em que nos encontramos durante o anno—diz a direcção—levaram-nos a annunciar o pagamento antecipado dos juros das obrigações, relativos ao 2.º semestre, mediante o desconto de 5 % ao anno, vantagem esta de que poucos srs. obrigacionistas se utilizaram. Tambem pagámos de prompto diversas contas, sendo de réis 1:118.452 a importancia de descontos e diferentes juros que crediámos na conta de Ganhos e Perdas.»

Julga a Direcção conveniente realizar a venda dos predios que a Companhia possui e poder dispensar, applicando o producto liquido na amortização de obrigações.

A receita geral em 1901 foi de 119 338.761 réis. A despesa foi de 95 914.737 réis.

Do saldo propõe a gerencia que se faça a seguinte applicação.

5 % para Fundo de Reserva.....	Réis	1:171.201
5 % para Deterioração de material	»	1:171.201
Para amortização relativa ao anno de 1901, 500 réis por acção....	»	4:600.000
Para dividendo relativo ao anno de 1901, 2 % ou sejam 1.000 réis por acção.....	»	9:200.000
Para a conta Grandes Reparações	»	3:000.000
Para Contas a liquidar.....	»	2:000.000
Para a Caixa Economica dos empregados da Companhia.....	»	50.000
	»	21:192.402
Saldo para conta nova.....	»	2:231.622
Total....	»	23:424.024

## TRACÇÃO ELECTRICÁ

Sobre a queixa que aqui publicámos sobre o inconveniente dos carros não receberem passageiros quando outro carro para o mesmo destino vem em seguimento, recebemos uma amavel carta de um dos directores da Companhia Carris de Ferro, carta que, por ser de character particular, não transcrevemos aqui, em que

se nos explica que a direcção deu aquella ordem para, quando o carro vem atrazado, ganhar tempo e distanciar-se do que o segue.

Vê-se que a intenção é boa, mas os effeitos é que são prejudiciaes para o publico, e a companhia ha de convencer-se d'isso, pelas continuas reclamações de que todos os jornaes se teem feito echo e os empregados ouvem a todo o momento.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Estremoz a Villa Viçosa.**—Em sessão da Camara dos Pares, de 25 de fevereiro, passou-se o seguinte entre o sr. Dantas Baracho e o sr. Ministro das Obras Publicas, segundo consta do summario official da mesma sessão:

O Sr. SEBASTIÃO BARACHO:—Tendo pedido ha dias o comparecimento dos srs. Ministros das Obras Publicas e da Marinha, vae dirigir-se em primeiro logar ao primeiro d'estes dois membros do Governo.

Ainda antes de se ter aberto o Parlamento, leu em varios jornaes umas noticias que se referiam ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa, com o que muito concorda, e leu mais que havia trabalhos destinados a levar esse prolongamento até Elvas, com o que não póde concordar.

Se o prolongamento vae só até Villa Viçosa nada se lhe offerece dizer a tal respeito; mas se o sr. Ministro das Obras Publicas lhe assegura que esse prolongamento vae até Elvas, algumas considerações terá que apresentar.

O Sr. MINISTRO DAS OBRAS PUBLICAS (Manuel Francisco de Vargas) (*interrompendo*):—Diz que mandou simplesmente proceder ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz a Villa Viçosa.

O ORADOR:—O prolongamento além de Villa Viçosa foi muito discutido na commissão superior de guerra.

A commissão da outra Camara, em 1899, tambem apreciou o assumpto sob o ponto de vista militar. Houve diversidade de opiniões; mas, elle, orador, sendo dos que mais combateram esse prolongamento, encarando-o sob o ponto de vista estrategico, felicita-se por vêr que a sua opinião conseguiu obter maioria.

Vê com prazer que o sr. Ministro das Obras Publicas nenhuma deliberação tomou a tal respeito, e pede-lhe que pondere devidamente o assumpto, e que não consinta por nenhum principio o prolongamento da linha ferrea de Villa Viçosa a Elvas, visto que seria enormemente prejudicial á defesa do paiz.

E' este o parecer da commissão superior de guerra, e de toda a gente que conhece um pouco a sciencia militar, e a de todos os que apreciam os meios defensivos do paiz.

O prolongamento até Elvas seria uma linha de invasão.

Em resposta ás observações do sr. Dantas Baracho, declarou o governo que não tem tomado ainda resolução alguma com respeito ao prolongamento do caminho de ferro de Estremoz até Villa Viçosa. Nem ha lei que o auctorize a isso. O que s. ex.<sup>a</sup> fez foi mandar proceder aos estudos necessarios a essa obra, de maneira que, mais tarde, se possa fazer o prolongamento do caminho de ferro na direcção de Elvas ou em qualquer outra direcção.

**Um empregado elogiado.**—Tendo sido encontradas por Manuel de Oliveira, chefe do districto n.º 44, na



madrugada de 16 de janeiro ultimo, tres travessas que por malvadez haviam sido collocadas sobre os carris ao kilometro 115, Norte, este empregado com tal pericia e intelligencia se houve que, seguindo o rasto do criminoso, conseguiu descobri-lo, obter d'elle a confissão do crime, e entregal-o preso á auctoridade local.

Pelo bom serviço prestado, com que possivelmente evitou alguma grande catastrophe, foi elogiado em ordem do dia do serviço de via e obras da Companhia Real, e gratificado com a quantia de 5.000 réis.

**Apeadeiro de Canellas.** — Entre a estação de Estarreja e o apeadeiro de Cacia, na linha ferrea do Norte, vae ser estabelecido um apeadeiro denominado de Canellas, exclusivamente destinado ao serviço de passageiros, com o que prestará excellente serviço aos habitantes de Salreu e logares circumvisinhos.

**Quelimane ao Ruio.** — Informa um collega que brevemente se procederá á construcção do caminho de ferro de Quelimane ao Ruio.

Accrescenta que tem todas as razões para assim o crer. E como se trata de um collega que nos merece todo o credito, aqui reproduzimos a noticia.

**Esmoriz a Espinho.** — Para a continuacção da segunda via ferrea, na linha da Companhia Real, vae ser adquirido um grande terreno entre Esmoriz e Espinho. Brevemente será aberto um apeadeiro n'aquella linha, proximo de Estarreja, para serviço de passageiros.

**Santa Comba Dão a Vizeu.** — Foi superiormente approvada a liquidacção de resto da garantia de juro devido á Companhia Nacional de Caminhos de ferro pela exploracção da linha de Santa Comba Dão a Vizeu até 1900-1901.

No nosso numero proximo publicaremos o respectivo decreto.

**Algarve.** — Foi nomeada uma commissão especial para dar seguimento ao ramal do caminho de ferro que liga Faro com Villa Real de Santo Antonio, incumbindo-lhe o apreciar qual a directriz que deve ser adoptada, attendendo ao que em tempo representaram alguns habitantes de Faro.

A commissão é presidida pelo sr. conselheiro Luiz Bivar, e composta dos pares e deputados pelo Algarve, e dos srs. Justino Teixeira, Ferreira Netto e Fernando de Sousa, que servirá de secretario.

A portaria que nomeia esta commissão foi assignada no dia 27 de fevereiro.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Trabalha-se activamente na fusão das Companhias do caminho de ferro de Bilbao a Durango e de Durango a Zumarraga. Na combinacção que parece definitiva, a primeira adquire toda a linha pertencente á segunda, com todo o seu activo, por 3.150 accções de 250 pesetas cada uma, ás quaes deverão pertencer os mesmos direitos e proveitos que teem já as 13.050 accções actualmente em posse dos accionistas do caminho de ferro Central, com a differença apenas de que essas deverão caducar, quando a linha, segundo o estabelecido no decreto de concessão, passe para o poder do Estado.

O capital social da companhia ampliada será o seguinte:

	Pesetas
13.050 accções em circulacção, valor nominal	
250 pesetas.....	3.262.500
3.250 accções a emitir, 250 pesetas.....	787.500
Ou seja um total de 16.200 accções, capital nominal .....	4.050.000

A concessão feita á companhia da Bilbao a Durango é perpetua.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante mandou estudar um novo typo de carril que pese 40 kilos por metro, com destino ás secções da sua extensa rede em que a intensidade do trafego é mais avultada.

O *Ayuntamiento* de Burgos resolveu dar um subsidio de 125.000 pesetas, além dos terrenos necessarios para installacção da gare e de officinas, á Companhia ingleza que projecta construir o caminho de ferro de Aranda a Bilbao por Burgos.

A companhia concessionaria do caminho de ferro de Aragón pretende inaugurar no dia 15 do corrente a secção de Sagunto a Valencia.

Entre São Sebastião e a Corunha projecta-se o estabelecimento de uma linha de carros electricos. Medirá 65 kilometros de extensão, e será alimentada por uma queda de agua do Tambre, que representa uma corrente de alta tensão.

Volta-se a falar da proxima construcção do caminho de ferro de Bares a Almeria, cuja concessão foi feita ha muitos annos, e que é de grande vantagem para a exploracção das minas que abundam naquella região.

Para a elaboracção do projecto de um caminho de ferro entre Ferrol e São Sebastião, resolveu-se, numa assembléa de interessados, abrir uma subscripcção de 1.250 accções de 100 pesetas cada.

Um grupo de capitalistas da Catalunha entrou em negociacções para adquirir a concessão do caminho de ferro de Chinchilla a Vadociano, que se destina a prestar excellentes serviços a uma rica região que actualmente lucha com a falta de rapidas commu-nicações.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante fez aquisicção de novo material destinado aos seus combcios de luxo. No dia em que esse material entrou em circulacção houve grande festa, com grande numero de convidados que foram levados em passeio até Aranjuez. Entre estes compareceu o Ministro das Obras Publicas. E quando se chegou ao momento do Champagne, um dos Administradores teve a franqueza de declarar que as repetidas queixas do publico e as criticas da imprensa sempre conseguiam alguma cousa das companhias dos caminhos de ferro.

### França

Foi apresentado na Camara dos Deputados o relatorio sobre a nova linha do caminho de ferro Metropolitano, entre o Palais Royal e a Praça do Danubio, seguindo pela avenida da Opera, rua Halevy, rua Chabrol, rua Lafayette, passando sob o parque das Buttes-Chaumont e depois pelas ruas Botzaris e General Brunet, até entrar no quartier da America.

Terá de extensão 7 kilometros aproximadamente.

Entre os departamentos do Sena-Inferior e do Eure vae ser estabelecido um caminho de ferro que parte de Vascoenil e vae até Morgny.

Um projecto de lei submettido á Camara dos Deputados abre um credito suplementar de 1.751.700 francos destinado aos caminhos de ferro do Estado para o exercicio de 1901. Os motivos justificativos da exigencia d'esta somma são: o augmento progressivo das indemnizações do publico e a nova regulamentacção das horas de trabalho e descanso dos empregados nos diversos serviços.

Acaba de ser organizada a fiscalizacção da exploracção commercial dos caminhos de ferro francezes. Os differentes serviços d'esta fiscalizacção que anteriormente existiam para cada rede foram reunidos e confiados a um director unico, incumbindo-lhe d'oravante o exame preparatorio das propostas de tarifas apresentadas pelas companhias dos caminhos de ferro, e bem assim o estudo das questões economicas que se relacionem com os transportes.



O ministro das Obras Publicas, Mr. Baudin, fez expedir uma circular em que ordena a revisão completa de todas as construcções metallicas de linhas ferreas anteriores á epoca em que não eram conhecidos ainda os processos modernos do fabrico actual, ao mesmo tempo que se trate de fixar as regras para as novas construcções.

### Argelia

Realizou-se a inauguração de um novo serviço de comboios de luxo, entre Tunis e Oran, que tambem aproveita a Constantina e Argel, e que está destinado a favorecer immensamente toda aquella região.

Os comboios, organizados pela companhia dos Wagons-Lits, são semanaes.

### Abyssinia

Vae ser apresentada e espera-se a votação de um projecto de lei approvando o convenio entre a colonia de Somalis e a companhia dos caminhos de ferro da Abyssinia, para a conclusão do caminho de ferro do Harrar.

Segundo esse convenio, a colonia de Somalis offerece á Companhia, com o aval do Estado, uma garantia de juro de 500.000 francos, o que permittirá á companhia contractar um emprestimo de 12 milhões de francos, que necessitará para a conclusão dos trabalhos.

## AVISOS DE SERVIÇO

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Ramal de Cascaes

Desde 1 de março de 1902 os preços das passagens em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes de Caes do Sodré, Santos e Alcantara-Mar para Belem, Pedrouços e Algés, ou vice-versa, são reduzidas a 60 réis por bilhete simples de 1.<sup>a</sup> classe, e 50 réis de 2.<sup>a</sup>, sendo mantidos sem alteração os restantes preços e todas as condições da tarifa L. n.º 3 de grande velocidade, a que o presente aviso se refere.

Cessam, desde a mesma data, quaesquer restricções estabelecidas nos horarios em relação aos assignantes de 3.<sup>a</sup> classe, com excepção dos que teem bilhetes segundo o artigo 4.<sup>o</sup> da tarifa especial n.º 14 de grande velocidade, de 1 de outubro de 1897, podendo aquelles, portanto, utilizar, entre os pontos indicados, quaesquer comboios que levem carruagens de todas as classes.

Lisboa, 27 de fevereiro de 1902.

### Prorogação do praso para as estações acceitarem as notas de expedição de pequena velocidade, edição de Março de 1900.

E' prorogado até 30 de abril de 1902, o praso para as estações acceitarem as notas de expedição das remessas de pequena velocidade, edição de março de 1900, que terminava em 28 do corrente, conforme foi annuciado pelo Aviso ao Publico B 1.157 de 15 de janeiro de 1902.

Lisboa, 24 de fevereiro de 1902.

## ARREMAÇAÇÕES

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

#### Fornecimento de escapulas

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

Para ser admittido á licitação, tem o concorrente de mostrar

que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 55.000 réis.

O concorrente, a quem a adjudicação do fornecimento for feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação. Este reforço realizar-se-ha na thesouraria da direcção do sul e sueste, por intermedio da qual será, depois, transferido para a Caixa Geral dos Depositos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na secretaria do sul e sueste (Largo de S. Roque 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, 21 de fevereiro de 1902.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de chapas d'aço macio

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

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

Lisboa, 22 de fevereiro de 1902.

#### Leilão

Em 3 de março proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã por intermedio do agente de leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda, em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 3 de janeiro de 1902, bem como d'outros volumes não reclamados. Avise-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito, á companhia, para o que deverão dirigir-se á repartição de reclamações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 1 de março de 1902 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 14 de fevereiro de 1902.

Remessa N.º 7.560, da Guarda com destino a Lisboa P, 1 caixa com calçado, 22 k., consignada a Teixeira Rocha & C.ª.

N.º 30.814, da Regoa a Lisboa P, 2 fardos de tecidos, 55 k., consignados a Antonio Portella & C.ª.

N.º 38.460, de Guimarães a Lisboa P, 1 barril de vinho, 113 k., consignado a Joaquim Veiga.

N.º 4.913, de Bemfica a Santarem, 1 caixa com livros, 23 k., consignada a Joaquim D. Hirceira Baptista.

N.º 35.496, da Figueira a Santarem, 1 casco vasio, 125 k., consignado a Antonio Christovam.

N.º 7.527, de Ponte de Sôr a Payalvo, 1 porção de madeira, 1.790 k., consignada a Manuel Carmona.

N.º 11.132, de Sacavem a Braço de Prata, 85 saccos com serradura, 3.710 k., consignados a Victor Guedes & C.ª.

N.º 28.256, de Rio Tinto a Estarreja, 2 caixas com vinho, 120 k., consignadas a Antonio J. d'Oliveira & C.ª.

N.º 2.548, de Alcantara M. a Estoril, 2 barricas com cimento, 297 k., consignadas a Manuel Gonçalves Guimarães.

N.º 49.082, de Torres Novas a Lisboa P, 1 caixote com pinceis, 17 k., consignado a Costa & C.ª.

N.º 6.460, de Gaia a Lisboa P, 10 caixas com vinho, 230 k., consignadas a J. G. Silva Rodrigues.

N.º 35.567, da Figueira a Torres Vedras, 12 barricas com cimento, 1.800 k., consignadas a Alves & Almeida.

N.º 48.198, de Payalvo a Lisboa P, 5 saccos com nozes, 225 k., consignados a Manuel André.

N.º 1.012, de Coimbra a Lisboa P, 1 caixa com tecidos, 52 k., consignada a Annibal de Lima & Irmão.

N.º 1.429, de Pero Negro a Alcantara T, 14 saccos com adubos, 630 k., consignados á Companhia Centro Agricola.

N.º 2.161, de Ramalhal a Alcantara T, 1 vagon fachina, 10.000 k., consignado a Antonio Luiz Guerra.

De Carcavellos a Alcantara T, 3 pedras de cantaria, 1.200 k., consignadas a J. Moreira Rato & Filho.



# MOTORES A GAZ „OTTO”

Geradores de gaz pobre

COM OU SEM GAZOMETRO

PATENTE FIELDING

MODELO „MANCHESTER” DE E. LEHMANN

Construção ingleza **APERFEIÇOADA** de Fielding & Platt, de Gloucester  
Ultimos modelos com patente desde 1 á 1.000 CAVALLOS. — Typo vertical a 4 cylindros,  
desde 300 CAVALLOS para cima

**PREÇOS RESUMIDISSIMOS**

Garante-se a força efectiva

Innumeras referencias que empreguem os nossos grandes typos de 20 a 250 cavallos

Consumo garantido: 500 litros de gaz, ou 500 grammas de anthracite, ou 600 grammas de coke  
por cavallo e hora

Tornos e demais ma-  
chinas, ferramen-  
tas para officinas de  
construção

DE

CARTER & WRIGHT (Halifax)

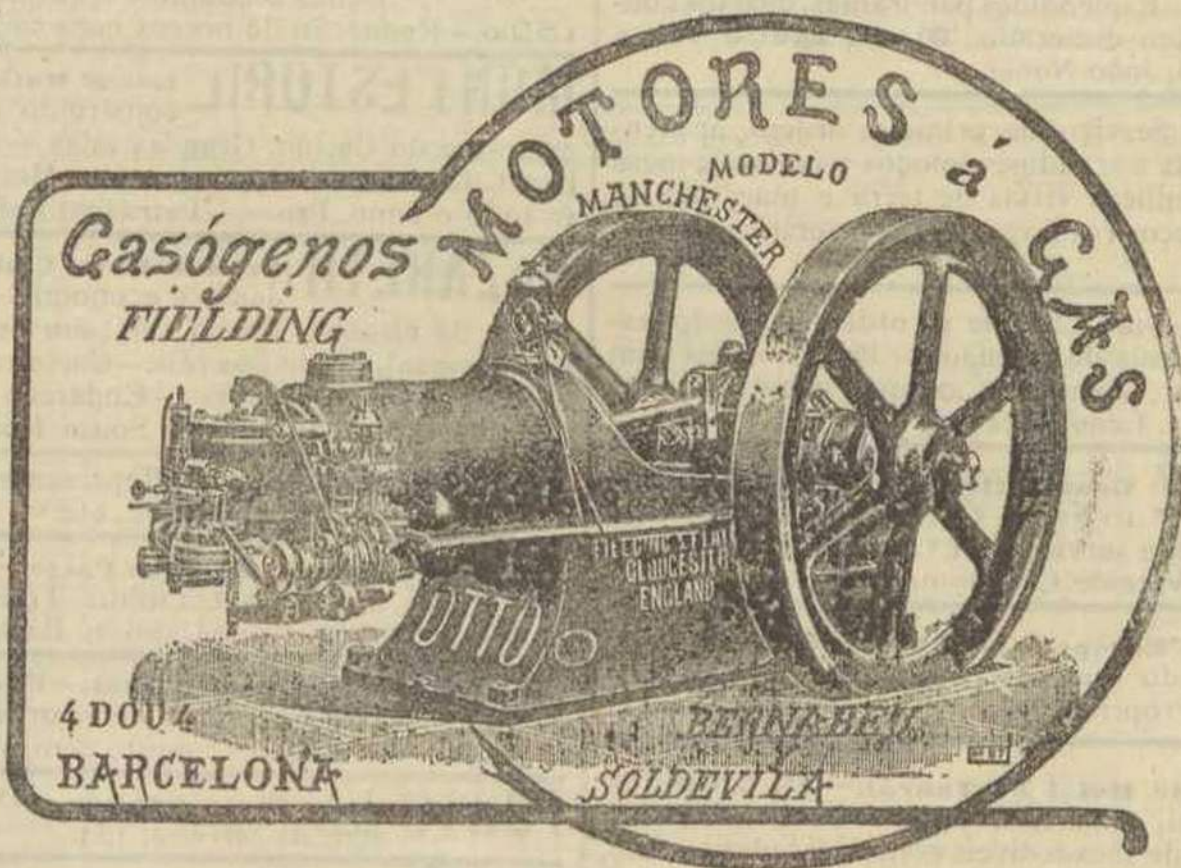
Machinas e Caldeiras  
DE VAPOR  
(Especialidade para minas)

Motores de benzina  
e Acetileno

O unico que funciona  
com regularidade e eco-  
nomia.  
Patenteado em Hesp-  
anha e estrangeiro.

Motores electricos,  
dynamos, etc.

Bombas duplex e centrifugas



Typo do motor de 25 a 60 cavallos

Machinas

Hydraulicas

(Systema Tweddell's)

Para minas, contratis-  
tas, caminhos de ferro  
e officinas de constru-  
ção

DE

Fielding Platt

Locomotivas, via,  
vagonetes, etc.

Locomoveis a Vapor

**Petroleo e Benzina**

Motores a petroleo

e Azeite patente «Fielding»

MACHINAS AGRICOLAS

E DE MOAGEM

Teares para juta, linho, canhamo, etc., e machinas para beneficiar toda a classe  
de fibras, de E. LEHMANN — MANCHESTER

Para mais detalhes, preços, etc., dirigir-se aos unicos agentes  
e concessionarios exclusivos para HESPAÑHA e PORTUGAL

**Bernabeu & Soldevila, 4, Dou 4, BARCELONA**  
(HESPAÑHA)

Machinas para todos os ramos e applicações. — Estudos, projectos, etc.

CASA EM MANCHESTER — CHATAM STREET

Pedem-se Representantes activos

Telegrammas: { **BERNABEU — BARCELONA**  
**LEHMANN — MANCHESTER**



# AGENDA DO VIAJANTE

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

## AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

**ALCOBAÇA** *Hotel Gallinha.*—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrões 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 Panter Fleuri.*—O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

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

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

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

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

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

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

**FIUME** *Grande Hotel d'Europe.*—O mais moderno da cidade; em frente do caes. Ascensor, luz electrica. Restaurante e grande café.—Proprietario, Florian Rossbacher.

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

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

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

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

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

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

**LISBOA** *C. Mahony & Amaral.*—Commissões, 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. Numero telefonico. 450.

**LISBOA** *Rodolfo Reck.*—Commissões 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 Basilica, gosendo-se o panorama incomparavel das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor.—Proprietario, L. Ross.

**LYÃO** *Grand Hotel d'Angleterre.*—Proximo da gare de Perrache. 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.—Reducção de preços para caixeiros viajantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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





# MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA HESPAÑA E PORTUGAL

Na parte inferior leva estampada a marca de fabrica

MADRID

HERMOSILLA, 12

Correspondente em Lisboa para Portugal

PEREIRA & LANE

Rua de S. Julião, 100, 2.º

LISBOA

Pecam-se prospectos.



Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia

## Companhia de Seguros Fidelidade

FUNDADA EM 1835

CAPITAL 1.134.000\$000 RÉIS

ESCRITORIOS

13, Largo do Corpo Santo  
Praça do Commercio

LISBOA

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TERRESTRES E MARITIMOS

Tem agentes e correspondentes nas seguintes localidades: Abrantes, Alcobaca, Alcoentre, Almada, Ancão, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Carraceda d'Anciães, Cartaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cêa, Celorico da Beira, Chamusca, Chaves, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Cuba, Elvas, Ericeira, Espadanedo de Sinfães, Évora, Extremoz, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodres, Golegã, Gouvea, Guimarães S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Merceana, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Oeiras, Olhão, Oliveira, Ovar, Penafiel, Porto, Povo de Lanhoso, Santarém, Sernache do Bom Jardim, Setúbal, Sobral de Mont'Agrace, Soure, Terceira, S. Thiago do Cacem, Thomar, Torres Novas, Torres Vedras, Vendas Novas, Vianna do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Nova de Portimão, Villa Real, Villa de Rei, Villa Velha de Rodam, Vizeu.

### HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de março de 1902

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



ARQUIVO  
CP  
HISTÓRICO



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 3 de Março sahirá o paquete **Clyde** para

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

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

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos 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 16 de Março ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. — Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

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



### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a 14 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bayonna**, vap. hespanhol **Cantabria**. Sahirá a 4 de março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeus** (directo), vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 11 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Cabedello**, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Taquary**. Sahirá a 22 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Cidade do Cabo**, Porto Elisabeth, East London, Natal e Lourenço Marques (via Las Palmas), vapor allemão **Herzog**. Sahirá a 6 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



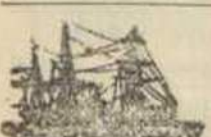
**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a 11 de março. Agentes, E. Pinto Basto, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sahirá a 10 de março. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 3 de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Bolivar**. Sahirá a 15 de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques** e Beira, vap. francez **Entre Rios**. Sahirá a 5 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a 6 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



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



**Pará**, Manaus e Ceará, vapor allemão **Valdivia**. Sahirá a 25 de março.

Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



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



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a 3 de março. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sibiria**. Sahirá a 5 de março. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco** e Maceió, vapor inglez **Inventor**. Sahirá a 5 de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim 10, 1.<sup>o</sup>



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



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



**Rio de Janeiro** e Santos, vapor francez **Pampa**. Sahirá a 5 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1.<sup>o</sup>



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



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Liguria**. Sahirá a 12 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



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