

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cratet. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELAS, R. da Trindade

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

O NOSSO BRINDE

VIDE ARTIGO PAGINA 52

ENCADERNAÇÕES DO 15.º ANNO

Temos já promptas as encadernações de 1902. 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 receberão o volume encadernado.

SUMMÁRIO

| | |
|---|---------|
| VIAS FERREAS AFRICANAS, por O. S..... | Paginas |
| CARTA DE INGLATERRA, por W. N. Cornett..... | 49 |
| PARTE OFICIAL — Alvará de 21 de janeiro e decretos de 31 de janeiro e 10 de fevereiro do Ministério das Obras Públicas..... | 51 |
| O NOSSO BRINDE..... | 51 |
| DE EXTREMOS A VILLA VIÇOSA..... | 52 |
| O RUBEROÍDE (ilustrado). | 53 |
| NOTAS DE VIAGEM — XI — Ao Gornergrat..... | 53 |
| NO PARLAMENTO..... | 54 |
| PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hispano-americanos..... | 55 |
| CONGRESSO MARÍTIMO..... | 56 e 57 |
| EXPOSIÇÃO UNIVERSAL EM ATENAS..... | 58 |
| LINHAS PORTUGUEZAS..... | 58 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha-França-Bolívia..... | 59 |
| AVISOS DE SERVIÇO..... | 60 |
| ARREMATAÇÕES..... | 60 |
| COMPANHIA ATRAVEZ D'AFRICA — Parecer do Conselho Fiscal..... | 61 |
| AGENDA DO VIAJANTE..... | 62 |
| HORARIO EM 16 DE FEVEREIRO DE 1903..... | 63 |
| VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA..... | 64 |

Vias ferreas africanas

(Ao Ex.º Sr. ANSELMO VIEIRA)

O continente negro, há tão poucos anos ainda a misteriosa terra dos sertões, dos desertos, das densas florestas, está passando por uma transformação radical. Uma transformação mais rápida do que a que actualmente se produz na Ásia, à qual o grande francês de morte amargurada, Lesseps, cortou em Suez o cordão umbilical que unia as terras do antigo mundo.

Quem comparar as cartas geográficas publicadas há vinte anos com as actuais, encontra modificações profundas, surprehendentes. Surgem cidades, estabelecem-se comunicações comerciais ou orientam-se antigas correntes por determinadas direcções, abrem-se portos, animam-se com navegação a vapor os seus vastos lagos interiores e os seus grandes rios. Desaparecem os misterios geográficos, recuam os perigos, modifica-se o clima, penetra com o christianismo, a civilização, e a raça branca vai-se fixando, vai-se acclimando.

E tudo isto é devido à fecunda influência deste po-

deroso meio de progresso, d'esta eficaz ferramenta civilizadora — a via ferrea.

As travessias famosas dos peões portugueses que cortavam a África d'uma a outra costa; as suas viagens celebres até a região dos lagos, até as cataractas do Nilo, até a Abyssinia; as viagens de Livingston, Stanley, Serpa Pinto e outros caminheiros ousados, podem repetir-se agora comodamente. Não virá longe o tempo em que, quer na direcção do meridiano, do Cabo da Boa Esperança a Alexandria, quer na direcção d'alguns paralelos, se atravesse o grande continente sobre as rodas d'água de confortáveis vagões.

Passemos uma rápida inspecção às linhas que actualmente ha construídas e ás que se projecta construir.

E' grande já a rede que tem como particular a circunstância de apresentar algumas regiões malhas apertadas e separadas umas das outras por larguissimos espaços sem ligação ainda. A quem se esquecer de que está vendo nos mapas os signaes convencionais com que se designam graphicamente as linhas ferreas, afigura-se lêr itinerários d'exercitos em campanhas militares que estabelecem as suas bases de operações na costa e avançam em um ou mais corpos que bracejam para o interior.

E' que os exercitos civilizadores vão realmente da costa para o centro, das feitorias comerciais para os lugares da produção. E' que a exploração da África tem sido até agora mais comercial do que industrial, mesmo que se comprehendam na indústria as minas e a agricultura.

Cedo virá o tempo em que, conquistados os salubres planaltos do interior e conhecidas as suas riquezas, as mesmas linhas ferreas que são hoje de penetração vêm a ser de verdadeira exploração.

As redes parciais mais anastomosadas da África são as do Cabo e as da Argélia.

Nestas, o grande trôço de Oran a Tunis por Argel constitue a base d'operações em que se enxertam os ramos de Oran a Tlemcen, a Ain Sefra e Figuing, já no deserto, os de Philippe-villa e de Bone a Constantina e d'ahi a Biskra e a Uargla no Sahara, além do segundo trôço de Argel a Constantina e de varias linhas isoladas como a de Kairuan a Susse, e de Gafsa a Sfax.

D'este sistema de linhas a França vai fazendo sair prolongamentos que levam de Uargla a Aurigid e d'ahi ao rio Niger na sua grande curva para o Norte, ligando assim Philippe-villa no Mediterrâneo com Tombuctu pelo rio e com o Senegal, transposta a cumeada que divide as águas d'estes dois cursos na linha construída da Tubimandia a Kita e a Kayes, seguindo de novo o rio até S. Luis ou a nova via ferrea para Dakar em frente de Cabo Verde.

Na rede principal, na África do Sul, o sistema é mais perfeito e completam-se cada dia novas malhas. Sae da cidade do Cabo por Bloemfontein, Kimberley a Gougonago a grande linha que se dirige á costa oriental

pela Machôna, e Manica servindo a nossa Beira. Mas deve prolongar-se pela Zambezia e pela região do Nyassa inglez até Aberkorn no lago Tanganica, ou pela Africa oriental allemã até o lago Victoria, para sair ou marginando os pequenos lagos até Uadelei no Nilo, ou pela margem occidental do grande lago ás primeiras quedas do celebre rio.

Ahi se ligará com a linha do Egypto, pela Fashoda, Kartum e Berber ao longo do rio, tomado a corda no arco que forma na Nubia, indo a Norosko e retomando a sua margem até o Cairo onde se bifurca para Alexandria e Ismaila. Realizar-se-ha então o sonho patriótico de Cecil Rhodes.

Essa enorme linha meridiana será a medula espinhal de todo o systema nervoso da viação acelerada da Africa.

Ali todas as demais linhas vão dar ou hão de vir dar: directamente com carris de aço, ou indirectamente pela via aquatica.

Basta unir Stanley Falls na direcção do lago Alberto para a ligar com a costa occidental da Africa atravez do Estado livre do Congo, seguindo o seu sinuoso e accidentado rio, e deixando as cataractas para tomar a via ferrea construida de Leopoldovilla a Matadi.

No lago Victoria terá outra ligação com a costa oriental até Mombaça pela linha da Africa oriental ingleza já construída, ou pela projectada e em parte construída na colonia allemã de Koronge e Tanga.

Pelo Tanganica ligar-se ha a Dar-es-Salam por Tabora e Puapua, linhas projectadas na mesma colonia allemã.

Falta-lhe ligar-se por uma pequena linha transversal, com a paralela de Port Elisabeth pelo Orange a Pretoria que é o nó ou cruzamento das vias ferreas do Transvaal e é servida pelo porto de Lourenço Marques e respectivo caminho de ferro.

Falta-lhe tambem fechar o arco de Pietersburgo e Ressano Garcia, e bem assim completar a ligação perto da costa, do Cabo com as duas linhas que saem de Port Elisabeth e de Port Alfred e a de East London, as quaes se fundam numa, a citada linha de Pretoria.

D'este modo ficam asseguradas communicações numerosas para o mar.

Ao sul os portos inglezes do Cabo, Mossel Bay, Port Elisabeth, e Port Alfred; a sueste East London, Durban; a leste os portos portuguezes de Lourenço Marques, Beira e mais tarde os de Quelimane e Porto Amelia quando se reconstruirem as linhas que vão dar ao sul e a leste do lago Nyassa; os portos allemães de Bagamoyo e Perxani, e o porto inglez de Mombaça.

Para oeste são menores as saídas: só a do Congo com parte fluvial e a de Benguella. Por ventura mais tarde a de Loanda em Angola e a da Bahia das Baleias na colonia allemã do Sudoeste e a do Niger e do Senegal.

Por ventura tambem mais tarde a grande linha meridiana se ligará á transversal, em parte construída, do porto francez de Djibuti ao golfo de Aden a Harar e Adis-Ababa, que é a capital da Abyssinia, pelo reino de Menelik e pela Fashoda, com os ramos de Suakim e Assuan no mar Vermelho.

Para o poente braceja um novo ramal na direcção do paralelo que passa a 17 graos de latitude e que vae inserir-se na grande linha meridiana, bifurcando-se primeiro para o extremo sul do lago Tanganica e para Sitanda na Zambezia. Este enorme ramal é o que se dirige á nossa bahia do Lobito no distrito de Benguela, e que tem servido agora de thema á discussão na camara dos senhores deputados, que aprovou por grande maioria em voto de confiança ao governo, que

havia assumido a responsabilidade de assignar o contracto da sua concessão.

Quando se executarem estas linhas que rapidamente esboçâmos, fica organizado o grande esqueleto ferroviario como uma triangulação geodesica de primeira ordem, que deve depois completar-se pela formação de novas malhas.

Muitos kilometros ha ainda a construir para se organizar este esqueleto. Mas muitos kilometros ha já construidos: para cima de 21.000.

Está em exploração a enorme extensão que vae do Cabo a Gubolovayo e de Alexandria a Keneh. De Gubolovayo ao Tanganica atravessa-se territorio inglez; de Keneh á Uganda segue-se por territorio sujeito á influencia da Inglaterra ou mesmo já na posse d'esta poderosa nação.

De Mombaça ao lago Victoria segue se em vagon por territorio inglez. Não tardará que se realize o sonho de Cecil Rhodes.

O caminho de ferro de Uganda que liga o Lago Victoria com o Oceano Indico e que tem 1.200 kilometros, levou 3 annos apenas a construir!

Por sua parte, embora muito menos activos e emprehendedores, os allemães não descuram as suas vias ferreas. A linha allemã que deve ligar os lagos Tanganica, esse mar interior da epocha jurassica, com 600 kilometros de comprido e 400 de largura, e o lago Victoria, mais largo e menos comprido, mede 1.300 kilometros e está orçada em 66 milhões de marcos.

O Estado independente do Congo prosegue no seu grandioso plano de ligar o rio Congo em Stanleyville com o lago Alberto, e o mesmo rio, em Nyangué, com o lago Tanganica. As receitas do trafego da companhia do caminho de ferro do Congo de 1901 a 1902 foram já de 12 milhões de francos.

A França, obedecendo ao seu plano tradicional que tem tres grandes bases de operações para a penetração convergente no coração da Africa — a da Argelia pelo norte, a do Senegal pelo oeste, a do Gabão pelo sul, pretende apoderar-se do Soldão occidental e central, região rica e poderosa que a deve compensar da desolação do Sahara, constituindo lhe o que o engenheiro Duponchel chama as Indias-Negras. O plano porém está longe ainda de realização — a via ferrea transsaharica é de futuro longinquo.

Mas o que está feito é tão surprehendente, que não podemos admirar-nos já dos planos mais phantasticos. O lago Tchad ha-de ser ligado a Tunis, Oran, Dakar e Congo; ha de unir-se tambem ao Tanganica e ao Nilo.

Foi em 1835 que os inglezes se apoderaram do Cabo. Em 1854 a 1875 os anglo-boers repellem os caffres e zulus, que só em 1879 se anniquilam como tinham sido anniquilados os Achantis em 1874. Em menos de um seculo esta obra colossal, em que contribuem mais ou menos varias nações da Europa que, para chegarem a estender neste continente cerca de 21 000 kilometros de vias ferreas, tiveram de regar com sangue portuguez, inglez, francez, hollandez, e até allemão e belga em Moçambique, no Soldão, na Uganda, no Dahomé, no Usambaroi, no Niger, no Tchad, no Nyanza, na Rhodesia, na Guiné e em tantos pontos mais, as terras africanas.

A construcção da linha do Lobito a Katanga deve contribuir efficazmente para a realização d'este plano grandioso, tanto porque representa já um dos grandes ramos do esqueleto formidavel, como porque estabelece as ligações d'uma e outra costa, como ainda pelo exemplo que fornece.

E sem pretendermos agora fazer allusões politicas a

que sempre fugimos neste jornal, seja nos permittida uma interrogação.

Poderia Portugal, invocando só direitos de soberania, legitimamente impedir que se estabelecesse a linha do paralelo 17, ou relegar para d'aqui a 50 annos a sua construcção de conta propria, isolando Angola na rede ferroviaria africana?

O bom senso dos leitores responderá por nós.

O. S.

Carta de Inglaterra

Liverpool, 2 de fevereiro de 1903.

Não faltam symptomas de que na actualidade estamos em vespertas d'uma revolução no systema de viação ferroviaria. Actualmente todo o mundo deseja ardentemente a rapidez no viajar e a economia consequente do tempo. Os melhramentos no transporte nas grandes cidades teem estimulado o desejo do publico de viajar mais rapidamente por grandes distancias.

A acceleracão das velocidades motiva maiores riscos, mas o publico tem-se familiarizado com os perigos, e só pede maiores velocidades. Para satisfazer a este desejo, as companhias ferroviarias estão appellando para a sciencia, e neste tempo d'invenções não hão de appellar em vão. As experiencias feitas até agora para attingir maiores velocidades indicam que em ultimo logar será a electricidade a força motriz adoptada nos caminhos de ferro. Quer isto dizer, que a caldeira a vapor, com o seu ruido e fumo, já chega ao seu occaso; e crê-se que o seu substituto será o dynamo. A electricidade será sem duvida a força empregada principalmente; mas fala-se num novo motor a vapor, francez, com combustivel de petroleo, do qual se esperam grandes resultados. O desejo de attingir grandes velocidades motiva geralmente despesas adicionaes consideraveis. Aparte o novo material e os maiores riscos, ha a ter em consideração o desgasto do material movel e da via.

Ainda nas condições actuaes de viação calcula-se que nas linhas do caminho de ferro London & North Western se reduz a pó, em cada dia, quasi meia tonelada d'água pela percussão dos comboios que passam. O transporte rapido, a uma velocidade segura, motivará provavelmente mais trafego, mas é duvidoso se as receitas adicionaes assim obtidas compensariam o custo adicional por motivo do desgasto.

*

A concessão proposta recentemente pela companhia London & North Western com respeito aos seus bilhetes de ida e volta não tem sido recebida favoravelmente. A proposta foi de tornar válidos por seis mezes todos os bilhetes ordinarios de ida e volta e de *touristes*. Quando um bilhete de ida e volta se emitta a um preço mais baixo do que o duplo do preço do bilhete simples, então sim, pode haver vantagem na extensão do periodo pelo qual é válido, mas se as companhias ferroviarias, como fazem as mais d'ellas, pedem pelos bilhetes de ida e volta em terceira classe duas vezes precisamente o preço do bilhete simples, a vantagem em tomar um bilhete de ida e volta não é evidente. Onde ha duas linhas em competencia tem a inconveniencia de compellir o viajante a voltar pelo mesmo caminho quando as circumstancias poderiam fazer mais conveniente o viajar pelo outro. Se as companhias ferroviarias pudessem emitir bilhetes de ida e volta a um preço

inferior ao duplo do preço d'um bilhete simples, isto sim seria uma vantagem e uma concessão que o publico apreciaria.

*

Estão publicados estudos assaz interessantes sobre a «vida» das locomotivas inglezas e americanas.

Diz-se que nas linhas inglezas o periodo médio, entre uma reparação e outra, das machinas, é de dois annos, ao tempo que na America é sómente de anno e quarto ou anno e meio.

A vida média da locomotiva ingleza, dos comboios expressos de passageiros é de vinte e cinco annos, e na America é de dezeseis annos; mas nesse periodo a machina ingleza percorre de 700.000 até 1.000.000 de milhas, enquanto que a americana percorre até 2.000.000 naquelle periodo mais curto. Quanto ás locomotivas dos comboios de mercadorias, a vida média na Inglaterra é de vinte e seis annos, e na America de dezeseis, percorrendo as machinas inglezas de 500.000 até 800.000 milhas, e fazendo as americanas muito maior percurso.

Uma machina d'um comboio local de passageiros na Inglaterra funciona por vinte e cinco annos e na America por dezoito; e quanto ás machinas de manobras, nos dois paizes, a sua vida regula por vinte e sete e vinte annos respectivamente. Na America não se construem as machinas para durar muito tempo, mas para uma vida d'uns quinze annos, e depois d'obter d'ellas todo o trabalho possivel são arrojadas para o montão de ferros velhos.

*

A electrificação do caminho de ferro por debaixo do rio Mersey, de Liverpool a Birkenhead, é quasi completa e espera-se que os novos comboios estarão funcionando para fins do mez actual. As carruagens teem a forma d'uma carruagem longa de tremvia e são muito commodas. Diz-se que haverá 750 comboios por dia.

W. N. CORNETT.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição do Commercio

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que, atendendo ao que me representou a direcção da Associação de Classe dos Empregados de Caminhos de Ferro Portuguezes, pedindo a minha approvação para os estatutos de uma caixa económica, que ao abrigo do disposto no n.º 5.º do artigo 4.º do decreto de 9 de maio de 1891 resolveu fundar;

Visto o parecer da repartição respectiva:

Hei por bem aprovar os estatutos da Caixa Económica dos Empregados de Caminhos de Ferro Portuguezes, annexas á respectiva associação de classe, com sede em Lisboa, os quaes constam de cinco capitulos e vinte e oito artigos, e baixam com este meu alvará assignados pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, com a expressa clausula de que esta minha approvação lhe poderá ser retirada quando se desvie dos fins para que foi instituida, não cumprindo fielmente os seus estatutos, ou deixe de enviar annualmente á Direcção Geral do Commercio e Industria o relatorio e contas da sua gerencia.

Pelo que mando a todos os tribunaes, auctoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Pagou de direitos de mercê e impostos adicionaes na recebedoria da Receita Eventual de Lisboa a quantia de 17\$686 réis, como consta de um conhecimento passado pela mesma recebedoria em 20 d'este mez, sob n.º 1487.

Pagou de emolumentos e impostos adicionaes na mesma recebedoria a quantia da 5\$698 réis, verba n.º 784 da mesma data.

Pagou de imposto do sêllo na mesma recebedoria a quantia de 5\$000 réis, verba n.º 63 da referida data.

E, por firmeza do que dito é, este vae por mim assignado e sellado com o sêllo das armas reaes.

Dado no Paço, aos 21 de janeiro de 1903.—EL-REI.—Manuel Francisco de Vargas.

Repartição de Caminhos de Ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o pedido de auctorização feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta para estabelecer provisoriamente ao kilometro 122,819 da linha da Beira Alta um apeadeiro: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 18 de dezembro do anno findo, conceder á referida companhia a auctorização que sollicita.

O que se communica ao director fiscal de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço em 31 de janeiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1902 (1.º semestre do anno economico de 1902 a 1903): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas de 5 do corrente mez, aprovar a referida liquidação, e ordenar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 27:751\$873 réis, como liquidação da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1902 a 1903.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 10 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1902 (primeiro semestre do anno economico de 1902-1903): ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 5 do corrente mez, aprovar a referida liquidação e determinar que á mencionada companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, a quantia de 15:267\$089 réis, importancia liquidada da citada garantia de juro.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 10 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto apresentado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes de uma variante denominada do Lavre, entre os kilometros 51,649 e 55,410 do projecto do caminho de ferro de Vendas Novas a Sant'Anna, aprovado por portaria de 30 de julho de 1900; ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 5 do corrente, aprovar o referido projecto de variante.

O que se communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para os devidos effeitos.

Paço, em 10 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Considerando a necessidade de remover quaisquer obstaculos á rapida construcção do prolongamento da linha do sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio;

Considerando que a Camara Municipal de Olhão e varios cidadãos d'aquelle concelho requereram que a respectiva estação seja construída não no local fixado no projecto aprovado por

portaria de 22 de novembro de 1902, mas entre as estradas municipaes n.º 9 e 53;

Considerando que outros cidadãos de Olhão requereram a construcção da estação no local primeiro escolhido;

Considerando que o custo da estação será sensivelmente o mesmo em qualquer dos pontos indigitados, não havendo razões tecnicas de peso que levem a dar a preferencia a uma ou outra solução;

Considerando que em vista das divergencias de opiniões manifestadas importa fixar definitivamente o local da estação em harmonia com as conveniencias locaes e os interesses regionaes:

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que uma commissão composta dos Pares do Reino Conselheiro Luiz Frederico de Bivar Gomes da Costa, Joaquim José Coelho de Carvalho, José Gregorio Figueiredo Mascarenhas, e dos deputados Conselheiro Matheus Teixeira de Azevedo, Agostinho Lucio da Silva, Domingos Eusebio da Fonseca, Frederico Alexandrino Garcia Ramires e João Carlos Pereira de Vasconcellos, do governador civil do distrito de Faro, Conselheiro João José da Silva Ferreira Netto, do inspector geral do corpo de engenharia civil, Conselheiro Joaquim Pires de Sousa Gomes, e dos vogaes da commissão executiva do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Conselheiro Augusto Cesar Justino Teixeira, Francisco Perfeito de Magalhães e José Fernando de Sousa, o primeiro dos quaes servirá de presidente e o ultimo de secretario, aprecie as reclamações da Camara Municipal de Olhão e dos seus municipes e proponha relativamente á estação respectiva a solução mais conveniente para os interesses locaes e regionaes.

Paço, em 7 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

Sua Majestade El Rei, conformando se com o parecer da commissão nomeada por portaria de 7 do corrente, para examinar as representações da Camara Municipal de Olhão e dos seus municipes acerca do local em que deve ser construída a respectiva estação do caminho de ferro e propôr a solução mais conveniente para os interesses locaes e regionaes: ha por bem determinar que a referida estação seja construída entre as estradas municipaes n.º 9 e 53, nas devidas condições de commodidade do serviço e de facil accesso.

Paço, em 12 de fevereiro de 1903.—Manuel Francisco de Vargas.

O nosso Brinde

Carta oficial dos caminhos de ferro da Italia

Como de costume nos annos anteriores, procurámos ir completando, por meio dos nossos brindes, a collecção das cartas dos caminhos de ferro de toda a Europa, todas com o caracter official dos diferentes paizes, e neste empenho obtivemos, para o anno corrente, por concessão amavel do Ministerio das Obras Publicas de Italia, especialmente feita á nossa *Gazeta*, que o Instituto Cartographico de Roma possa fornecer-nos os exemplares necessarios para os nossos assignantes da **Carta delle Strade Ferrate Italiane** edição oficial feita pela *Inspectoria Geral dos Caminhos de ferro* d'aquelle ministerio.

A dita carta será referida ao 1.º de janeiro de 1903 e portanto perfeitamente em dia, é na escala de 1:1.500.000, mede 1 metro por 75 centimetros, em excelente papel, sendo impressa a seis côres, tendo, além do mappa geral da Italia, quinze pequenas plantas das 12 principaes cidades e 3 bifurcações de vias ferreas, o nome de numerosas cidades e villas, as elevações de terreno e outras muitas indicações uteis que serão bem apreciadas pelos nossos leitores, constituindo a referida carta o melhor elemento de consulta para quem quizer conhecer a importante rede ferroviaria italiana.

A impressão da edição especial para **Brinde aos srs. assignantes** da nossa *Gazeta* está sendo feita, e dentro do proximo mez esperamos poder anunciar a distribuição.

De Extremoz a Villa Viçosa

Prolongamento da linha de Evora

Vamos dar succinta noticia do projecto d'este troço de caminho de ferro ultimamente estudado pela Direcção do Sul e Sueste e que vae ser em breve construido.

No plano da rête ao sul do Tejo, decretado em novembro de 1902, de que démos noticia no nosso numero de 1 de dezembro ultimo, figura, com a denominação de linha de Evora, uma linha da Casa Branca a Elvas, passando por Evora, Extremoz, Borba e Villa Viçosa.

Como é sabido, em 1864 foi contractada com a Companhia de Sueste o prolongamento da linha de Evora até o Crato. Mais tarde foi estudada a substituição d'esse prolongamento pelos de Extremoz a Chança ou a Ponte de Sôr e a Elvas.

Os trabalhos da commissão technica de 1898, confirmados pelos pareceres do Conselho superior de obras publicas e pela Comissão superior de guerra, fizeram incluir no plano da rête a linha de Evora por Arrayos a Ponte de Sôr e o prolongamento d'Extremoz a Elvas, subordinando-se a sua construcção além de Villa Viçosa á condição de prévia melhoria dos meios de defesa das posições de Elvas.

Esse prolongamento, que seria concorrente para terminar da linha de Leste, em época em que o movimento internacional se fazia todo por Badajoz, em nada prejudicaria hoje aquella linha, não sendo pois para admirar que não suscite ao presente a sua construcção as mesmas duvidas e objecções que em 1862, quando o governo, por uma portaria suspensiva do exercicio do direito que lhe conferia o art. 35º do contracto de concessão da linha de Leste, declarava que não prolongaria a linha de Evora para dentro da faixa privilegiada de 40 kilometros.

Essa portaria foi revogada pelas leis de 23 de maio de 1864, de 25 de janeiro de 1866, de 6 de maio de 1878 e 29 de março de 1883. A sentença arbitral de 7 de agosto de 1880 sobre o troço da Pampilhosa à Figueira estabeleceu a jurisprudencia sobre parallelismo de linhas dentro das faixas marginaes das concessões.

Não sendo manifestamente paralela a linha de Leste à de Casa Branca a Elvas que a ella converge nesse ponto, pois que Lisboa, Entroncamento, Elvas e Casa Branca são os vértices de um vastíssimo quadrilátero, e não sendo a ligação em Elvas origem de desvios de tráfego dignos de nota, não ha razões de legalidade nem de equidade que se opoñham á construcção do seu ultimo troço e muito menos do de Extremoz-Villa Viçosa. Muitos perigos de desvio do tráfego da linha do Sul ha na ligação de Vendas Novas a Sant'Anna — todavia o governo assentiu ao seu arrendamento á Companhia Real.

Não admira, pois, que, em vista das circumstancias presentes, essa construcção não levante protestos e opoções, com o que deveras folgamos.

*

Passaremos agora a dar noticia do projecto elaborado.

O traçado sae da actual estação d'Extremoz, procurando terreno em que se desenvolva para vencer a grande diferença de nível existente entre aquelle local e a villa d'Extremoz, junto de cujas muralhas é projectada nova estação. O traçado segue depois paralelo a estrada de Villa Viçosa e a curta distancia d'ella, tendo

uma estação em Borba, outra em Villa Viçosa ao sul das povoações e junto d'ellas.

A extensão do troço é de 23.002^m,26, sendo 17.467^m,79 em alinhamentos rectos e 5.534^m,47 em curvas com raios comprehendidos entre 300^m e 800^m.

A estação d'Extremoz fica a 6.997^m,73 da origem do traçado, a de Borba a 11.128^m,64 da de Extremoz, prevenindo-se entre ambas a construcção de um apeadeiro. Entre as estações de Borba e Villa Viçosa medeiam 4.875^m,89. A situação das estações de Borba a Villa Viçosa foi objecto d'estudo de duas variantes que o modificaram vantajosamente.

No projecto apresentado a linha tem 5.658^m,11 em patamar, 9.953^m,40 em rampa e 7.390^m,75 em declive.

Logo na origem do traçado encontra-se uma rampa de 16^{m/m} em 4.982^m. Entre Extremoz e Borba ha uma rampa de 18^{m/m} em 215^m, que uma variante subsequente conseguiu reduzir a 16^{m/m}, limite maximo das inclinações.

As terraplenagens representam 214.841^{m³}, sendo 53.490^{m³} em rocha dura e 39.000 em rocha branda.

O cubo das terraplenagens é de 9^{m³},340 por metro de via.

As obras de arte são insignificantes, pois não se corta nenhuma linha de agua digna de menção. Ha apenas 28 aqueductos de vãos comprehendidos entre 0,60 e 1,5 e um pontão de 3^m.o abobadado, o que dá uma insignificante despesa por kilometro.

São 34 as passagens de nível.

As despesa com casas de guarda é orçada em 5.831^{rs}718 réis.

As tres estações são orçadas em 48.433^{rs}346 réis, comprehendendo na de Villa Viçosa as instalações proprias de um *terminus* provisório, que o será por largos annos.

A superstructura representa a despesa de 127.977^{rs}775 réis.

O custo do troço é orçado em 299.000^{rs}000 réis ou 13.000^{rs}000 por kilometro. apesar de neste preço figurarem as estações por 2.149^{rs}266 réis.

Vê-se pois quão justificada é a construcção de um troço de tão limitado custo e de tráfego certo, pois serve os concelhos ricos e populosos de Extremoz, Borba, Villa Viçosa e Alandroal.

E' de suppor que a sua construcção comece brevemente.

O Ruberoide

Vae sendo introduzido nas construcções que ultimamente teem sido feitas em Lisboa um novo material que oferece vantagens especiaes em variados casos e resolve dificuldades que até hoje assoberbavam, por vezes, os engenheiros e architectos.

O Ruberoide é um feltro impregnado de uma determinada materia (que é o segredo do seu inventor) possuindo a grande qualidade de ser um isolador energico, ao mesmo tempo que preenche as funcções de antiseptico e antiputrida.

Já o temos ahi empregado em pequenas construcções e ultimamente foi este material que resolveu a grande dificuldade que havia em isolar da humidade as casamatas do forte D. Carlos, na Ameixoeira.

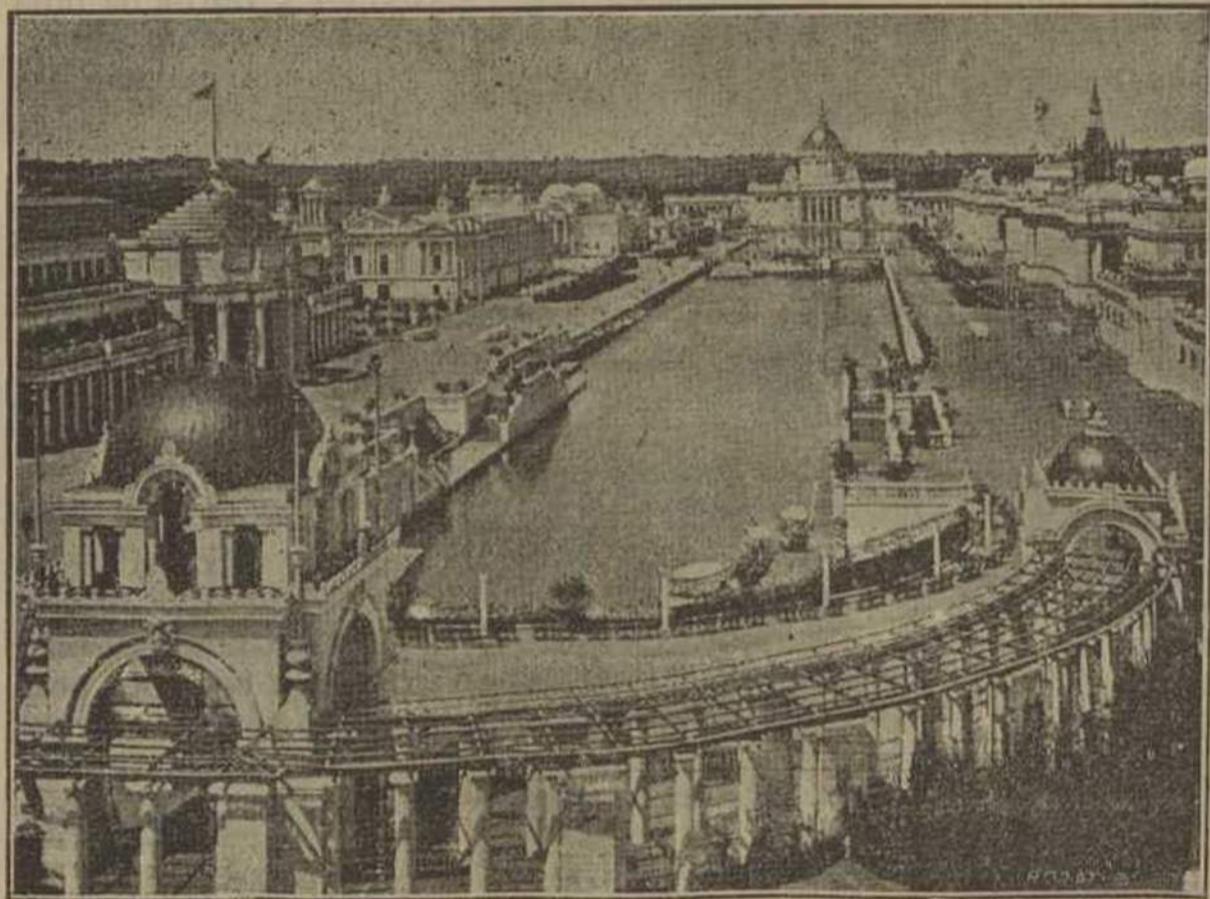
Como se sabe, estas construcções são subterrâneas e sobre as suas abobadas pesava uma carga de alguns metros de terreno onde a agua se infiltrava, causando a damnificação das abobadas.

Foi este terreno coberto superiormente com uma capa

de ruberoide e desde então as infiltrações estão reduzidas á agua que ainda impregnava a camada de terreno, e acabada ella, terminará a humidade das abobadas e paredes, porque nova humidade não virá atacal-as.

Deve-se notar que o ruberoide não só é impermeavel ás chuvas como resiste ao tempo, apresenta qualidades que o tornam muito apreciado para coberturas de edificios, vagons, barracas e terraços, servindo mesmo para construir piscinas e tanques. As suas applicações são numerosas e o seu consumo extraordinario.

Com a expedição allemã á China foi uma grande quantidade destinada ás barracas e construções para alojamentos, que deram os melhores resultados. Só de uma vez foi uma remessa de 150 mil metros quadrados.



Para os districtos mineiros do Transvaal foram ultimamente 100 mil metros quadrados.

A sua applicação não apresenta dificuldade nenhuma e como é flexivel, presta-se a ser adaptado a todas as curvas e contornos.

Na exposição de Düsseldorf no anno passado, da qual damos a gravura, todos os pavilhões que na mesma se vêem foram cobertos de ruberoide que pintado de varias cores tinha aspectos verdadeiramente artisticos. Assim o coreto do Cairo era coberto de ruberoide pintado, imitando cobertura de cobre; o pavilhão do Neueste Nachrichten tinha a côr do ruberoide imitando ardozia.



O pavilhão do champagne, que esta gravura representa, era pintado de verde claro de muito bom efecto;

o dos correios e o lazareto eram specimenes de construções muito simples e economicas.

Para se fazer ideia da importante qualidade de conservação do ruberoide basta ler o certificado de Mr. Bouvard, Director da Architectura dos parques e jardins da exposição universal de 1900, que declara que, tendo sido, a titulo de ensaio, cobertos com um tapete de ruberoide os degraus da escada e o pavimento do corredor do primeiro andar do edificio da administração da exposição, esse producto, submetido durante cerca de dois annos a uma grandissima fadiga, por motivo do numeroso publico que frequentava os escriptorios, resistiu perfeitamente ao uso durante todo o tempo.

Tem se tambem empregado este novo e util material por baixo das travessas do caminho de ferro em terrenos onde a madeira era rapidamente destruida pela putrefacção, assim como sobre as fundações de paredes para evitar as infiltrações. Em França, uma galeria subterrânea onde as infiltrações eram abundantes tornou-se enxuta cobrindo-a com ruberoide e lançando sobre este o terreno.

Uma outra vantagem do ruberoide é tornar as coberturas muito mais leves do que as de telha ou ardozia. Na Alemanha está sendo empregado, vistas as suas qualidades isoladoras, para o revestimento de paredes de estações de caminhos de ferro, hospitaes, installações de campanha, sanatorios de tuberculosos, etc.

E' aquelle exclusivo da importante fabrica allemã que produz o ruberoide o nosso querido amigo sr. engenheiro Maximiano Herrmann, bem conhecido electricista que tem feito a instalação da iluminação electrica na estação do Rocio e nas principaes fabricas do nosso paiz.

NOTAS DE VIAGEM

XI

Ao Görnergrat

Como lhes disse, tomado o almoço no hotel, ha que partir para o Görnergrat, excursão indispensavel para quem quiser sentir a mais empolgante commoção que é dada a um viajante commodista, isto é, dos que não cultivam o alpinismo ao ponto de fazerem longas e perigosas excursões a pé, sobre montanhas de gelo, arriscando os ossos a ficarem num feixe entre as fauces ou no fundo das enormes aberturas que exigem esforços de gymnastica para serem ultrapassadas.

O Görnergrat é o unico ponto da Suissa onde o viajante pôde ir commodamente, em caminho de ferro ou a cavallo, achando-se no extremo da excursão completamente rodeado, por todos os lados, de altas montanhas de neve e caudalosos mares gelados correndo a seus pés.

Como disse, ha quem vá pela linha electrica, que leva hora e meia em transito, e quem prefira o cavallo que, com ser menos commodo, oferece á viagem maior interesse, porque se gosa mais o panorama, parte-se e regressa-se quando se quer, detem-se a marcha quando se deseja.

Ora quem pôde partir á 1 da tarde tem tempo de ir

até o Görnergrat, onde chega pelas 5 e meia ou 6 e saindo de lá ás 8, que ainda é dia, vem jantar no hotel Riffelberg onde pernoita, e de manhã tem tempo para descer a Zermatt pelo caminho do Findelen que lhe leva umas 3 horas, isto é, saindo do hotel ás 8, está-se ás 11 em Zermatt, a tempo de almoçar e tomar o comboio das 11 e 45 para Vièze.

O caminho da montanha é, quanto pôde ser, encantador, mas o pincaro do Görnergrat é positivamente phantastico.

O excursionista encontra-se no alto de um monte e tão rodeado de neve que o unico pedaço de terra á vista é a estreita estrada por onde subiu.

Na sua frente, olhe para que lado olhar, vê sempre a brancura das camadas de gelo, só interrompidas pelas saliencias pedregosas em que a neve não consegue agglomerar-se, e irrompendo d'este mar immenso o majestoso Cervino, com a sua face lisa cortada a pi que e o seu cume ponteagudo apontando os astros.

A um e outro lado o monte Rosa, os Dois gemeos, o Weisshorn, o Mischabel, tudo pincaros que se elevam a mais de 4.000 metros, e aos seus pés, uma rampa imensa de gelo, em grandes lençóis, em que a natureza conserva traços negros, rectos, que os acompanham em toda a sua extensão, parecendo sulcos de rodas de um carro giganteo que ali passasse.

E' um quadro magnifico, uma tela enormissima do grandioso pintor, natureza, que se desenrola a nossos olhos, que nos enebria, fazendo-nos soltar monossyllabos de admiração, de espanto, de embriaguez de tão pasmoso espectaculo.

Bello! simplesmente bello!

Se o excursionista fôr em tempo de luar, espere que este esteja em todo o seu esplendor, cubra-se bem se receia o frio, que mesmo no verão a temperatura raras vezes sobe a mais de 4°, e venha á explanada do hotel contemplar, de noite, aquelle sumptuoso espectaculo.

Agradecer-me-ha o conselho, mas só depois.

Na occasião, deante d'aquelle maravilha, a alma como que se retrahie, o espirito não tem accção; o embevecimento, a estupefacção dominam-nos.

A' ida, como á volta os panoramas são deliciosos e variados, sobretudo se se subir pelo caminho de Riffelberg e se descer pelo Findelen.

O viajante que puder dispor de, pelo menos, um dia mais, deve aproveitar para ir de Zermatt, a cavallo e por bom caminho, ao Lago Negro.

Em qualquer d'estes pontos se encontram hoteis grandiosos, tendo o de Riffelalp 250 camas, o de Riffelberg 500, do Lago Negro 50, o de Monte Rosa 120 e o de Görnergrat 20 apenas. Este é uma grande cabana de madeira, unico edificio que ha naquelle pincaro, onde se paga caro e o serviço não pôde ser bom porque admira ainda que haja serviço regular em tal altura onde tudo tem que vir de enorme distancia. Pela sua pequenez o cheiro da cozinha invade todos os compartimentos, tornando o ambiente nauseabundo. Por isso tam bem acho preferivel ficar-se em qualquer dos grandes hoteis, mais abaixo, de onde a vista não é inferior.

Todas estas casas e outras do sul da Suissa pertencem aos irmãos Seiler a cuja tenacidade se deve a existencia de tão razoaveis e por vezes luxuosos abrigos em pontos onde é evidentemente um grande arrojo instalar um hotel.

Regressando pelo mesmo caminho a Vièze, não se torna o trajecto aborrecido, tão interessante elle é.

De Vièze segue-se na curiosa linha do valle do Rhodano, nome perfeitamente cabido porque a via acompanha sem interrupção este rio, atravessando tres vezes as suas aguas por meio d'elegantes pontes.

Aos dois lados altas cadeias de montanhas mostram-nos os seus pincaros nevados; á direita os Alpes berneses; á esquerda os valaisenses. Para uns e outros são varias estações do trajecto nesta linha pontos de interessantes excursões.

De Martigny e de Vernayaz devem, de futuro, partir duas importantes linhas ferreas, que, pelo collo da Forclaz, ligarão a linha do Rhodano com Chamonix e portanto, utilizando o electrico da companhia do P. L. M. a Le Fayet, seguir-se-ha a Genebra pela Saboia, em competencia com as linhas da margem do lago Leman.

Hoje, e ainda por muito tempo, porque a perfuração do terreno e outras difficuldades que se oppõem á construcção se apresentam sérias, a viagem faz-se em diligencia.

Mas como ainda muito me restava de novo neste bello sul da Suissa, segui para a linha do lago onde, entre outros attractivos, me chamava a linha dos Rchedos de Naye, que, pela descripção technica sabia ser uma das que mais merecem ser visitadas.

Por isso o fui ver e d'elle falará o proximo artigo.

NO PARLAMENTO

Eis o que nesta quinzenaes passou nas camaras sobre viação accelerada.

Na dos Pares o sr. Baracho chamou, em sessão de 3, a attenção do sr. ministro para o estado da estação do Caes do Sodré, ao que este sr. respondeu que

"com effeito ella é uma estação vergonhosa para a capital do paiz; mas d'isso não tem culpa o empreiteiro das obras nem a companhia real, nem o governo. Anda-se ha muito tempo a estudar o local proprio para a estação que deve ser feita não provisoriamente mas definitivamente. Crê que o local agora escolhido é o eixo da rua do Alecrim; mas não estando ainda promptos os trabalhos do porto, nessa parte, a estação não tem podido ser feita.

Se os trabalhos não estão concluidos não é a culpa do empreiteiro das obras do porto de Lisboa, porque os trabalhos estavam paralizados em virtude da questão que se tinha levantado e que deu lugar á sentença do tribunal arbitral.

A companhia real tambem não tem culpa de não fazer a sua estação definitiva nem o governo podia obrigar-a a essa construcção.

Todavia entende tambem que este estado não pode continuar e tomará todas as providencias necessarias para no menor espaço de tempo possivel se construir a estação da linha de Cascaes, convertendo numa realidade os desejos do digno par e de toda a gente.

Na electiva, a sessão de 11 foi mais importante no que se refere a caminhos de ferro.

Não só o sr. ministro das obras publicas renovou a iniciativa da sua proposta n.º 20 G de 1891 (que ficou sendo a n.º 6 D do anno corrente), a qual tem por fim fixar as bases em que devem fundar-se as futuras concessões de caminhos de ferro (proposta que publicámos aqui em 16 de maio d'esse anno), como o sr. Alexandre Cabral começou uma larga interpellação sobre o concurso para a construcção da via ferrea de Regua a Chaves e Fronteira.

Não nos cabe no espaço, reduzido mesmo, o discurso do illustre deputado que increpou o sr. ministro, atribuindo-lhe, segundo a sua maneira de ver, diferentes atropellos da lei fazendo alterações nas bases do concurso.

O sr. Vargas respondeu justificando-se e explicando os seus actos.

A interpellação foi generalizada, tomando o sr. Rodrigues Nogueira a palavra em oposição ao governo, continuando a sua oração no dia 13.

A discussão continuou nas sessões de 13 e 14 tomando parte n'ella os srs. engenheiro Rodrigues Monteiro, Dr. Egas Moniz, engenheiro Claro da Ricca, conselheiro Affonso Espregueira, ministro das obras públicas, Alexandre Cabral e Tavares Festas, defendendo uns e combatendo outros os actos ministeriaes segundo a sua orientação partidaria.

A requerimento de ambos os partidos militantes fez-se votação nominal que sancionou a administração do governo no caso debatido, por grande maioria.

SILVES A PORTIMÃO

Realisou-se hoje a inauguração desta linha.

Do nosso director que ali foi representar esta *Gazeta* recebemos o seguinte telegramma:

Portimão, 15, às 1,24 da tarde. — Comboio aclamadíssimo, nas estações e á chegada. Vivas á familia real, ministerio, governador civil, etc. Tocaram sete philarmonicas. Entrada Portimão na Avenida, ponte effeito lindo. Convidados recebidos pela camara municipal pronunciando-se discursos e trocando-se saudações.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONITAS

Companhia do caminho de ferro de Guimarães

Balancete de 31 de janeiro de 1903

Activo

| | |
|---|-----------------------|
| Capital empregado: | |
| Construcção até Guimarães..... | 827.970\$609 |
| Prolongamento até Fafe..... | 22.835\$817 |
| Materiaes em deposito | 24.872\$668 |
| Effeitos depositados e de caução..... | 13.950\$000 |
| Devedores diversos..... | 22.107\$218 |
| Exploração. Despesas geraes de 1902... | 29.826\$856 |
| " " " 1903... | 2.292\$542 |
| Gerencia (despesas da séde) de 1902.... | 3.081\$050 |
| " " " 1903..... | 188\$520 |
| Conta de juros de 1902..... | 27.956\$098 |
| " " " 1903..... | 325\$585 |
| Dividendo de 1902..... | 17.844\$000 |
| Dinheiro em deposito..... | 11.616\$410 |
| Caixa..... | 712\$554 |
| | <u>1.005.579\$927</u> |

| | |
|---|-----------------------|
| Capital: | Passivo |
| Acções..... | 300.000\$000 |
| Obrigações..... | 536.310\$000 |
| Accionistas seus creditos..... | 115\$500 |
| Por effeitos depositados e de caução... | 13.950\$000 |
| Depositos e fianças..... | 1.061\$975 |
| Contas em liquidação..... | 3.765\$256 |
| Exploração, receita geral de 1902..... | 108.569\$022 |
| " " " 1903..... | 8.650\$110 |
| Dividendos a pagar..... | 2.630\$000 |
| Juros de obrigações a pagar..... | 2.182\$500 |
| Retenções geraes..... | 11.939\$437 |
| Fundo de amortização..... | 3.690\$000 |
| Fundo de reserva..... | 10.000\$000 |
| Lucros e perdas..... | 1.816\$127 |
| | <u>1.005.579\$927</u> |

Porto, 10 de janeiro de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares

Em harmonia com o disposto no artigo 44º do estatuto, convido os srs. accionistas a reunirem-se em sessão ordinaria, que deverá realizar-se pelas doze horas da manhã do dia 26 do corrente mez, na Rua das Taipas, n.º 70, para os fins designados nos artigos 31º, 42º, 49º e 51º.

Porto, 9 de fevereiro de 1903. — O presidente da assembléa geral, pelo Banco Alliança, *Bernardo Pinto Ayides*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de fevereiro de 1903.

Em breves horas, segunda feira 16, o sr. ministro da Fazenda apresentará na camara as suas propostas fazendarias e o orçamento do estado.

E' um facto economico este que interessa todo o paiz e desgraçadamente representa sempre uma nuvem de tempestade que ruge no seu horizonte.

As propostas, que d'esta vez se annunciam, são tres, qual d'ellas mais ameaçadora:

Pagamento em ouro de parte dos direitos de importação, e modificações nas taxas da pauta;

Conversão da dívida interna;

Romodelação do real d'água.

Na primeira temos já o agravamento do imposto e a subida de preço de todos os artigos que importamos.

Diz-se que na reforma da pauta se diminuem as taxas em harmonia com o agravamento que a nova forma do pagamento representa, mas está-se a ver que se isso assim fosse, d'uma forma geral, a economia do projecto seria nulla, e o sr. ministro não iria apresentar uma reforma de tão importante lei simplesmente pelo prurido de reformar, deixando eguaes os resultados.

O agravamento do direito alfandegário ha de sobre carregar a mercadoria avulso porque não é o comerciante que sofre da sua caixa esse aumento, mas o publico que o pagará da sua bolsa.

O real d'água tambem representa um aumento de impostos que só á vista da proposta se verá até onde vai.

A conversão da dívida interna irá tirar aos juristas portugueses parte do magro producto que para muitos é o pão, porque famílias ha que tem nas inscrições o seu unico recurso. Aí d'essas!

* Se tudo isto impressiona tristemente, vendo-se a nota da dívida fluctuante em 30 de novembro que, finalmente, o *Diario do Governo* publicou em 9, não se fica mais animado.

Eleva-se este monstro economico a 61.590 contos, sendo 53.440 no paiz, 3.384 no estrangeiro e 4.266 da indemnização de Berne.

Como complemento, já se sabe que até 31 de dezembro o importe das dívidas do tesouro só a tres entidades importantes se eleva a:

A' Companhia dos Tabacos 5.166 contos, não contando a taxa cambial que não será inferior a 1.300 contos, e mais 6.228 contos em moeda do paiz, total 12.694 contos.

A' dos Fosforos 450 contos mais a taxa cambial, uns 115 contos, total 565 contos.

Ao Banco de Portugal 55.708 contos.

Total geral a enorme cifra de cerca de 69 mil contos.

Não se faz politica nestes artigos, bem sabemos que isto é o resultado dos erros accumulados de todos os nossos governantes, mas deve-se confessar que nunca o nosso tesouro chegou a uma situação d'estas !

* O Banco de Portugal deu só 9%, lançando aos seus fundos de reserva 372 contos. O Banco do Douro distribuiu 5 1/2 %.

* As operações da bolsa resentiram-se, no que se refere a titulos do Estado, do estado de expectativa em que a praça se encontra á vista da promettida conversão da dívida.

Nos fundos particulares houve também pouco movimento e pequenas alterações de preços. As acções da companhia real atingiram em 6 e 7 o preço de 27\$000 réis que ha muitos annos não conseguiam e manteem-se na proximidade d'essa cotação que não nos surprehenderá se eleve ainda, se os factos continuarem a explicá-la.

Cambios, descontos e agios

| | Dinheiro | Papel | |
|---------------------|----------|---------|------------------------------------|
| Londres 90 d/v .. | 42 13/16 | 42 3/4 | Desconto no Banco de Portugal..... |
| " cheque .. | 42 7/16 | 42 5/16 | 5 1/2 % |
| Paris 90 d/v..... | 671 | 672 | No mercado..... |
| " cheque..... | 674 | 676 | 6 % |
| Berlim 90 d/v..... | 272 | 273 | Agio Buenos Ayres |
| " cheque..... | 276 | 277 | — |
| Francfort 90 d/v .. | 272 1/2 | 273 1/2 | Cambio do Brazil..... |
| " cheque .. | 276 1/2 | 277 1/2 | 11 3/4 |
| Madrid cheque ... | 840 | 860 | Premio da libra |
| | | | 1 \$140 |
| | | | e |
| | | | 1 \$160 |

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS | FEVEREIRO | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | |
| Lisboa: Inscrições de assent. | - | - | 39,40 | 39,35 | 39,30 | 39,30 | 39,30 | 39,30 | 39,35 | 39,30 | 39,20 | 39 | - |
| " coupon | - | - | - | - | 39,10 | 39,11 | 39,11 | 39,10 | 39,10 | 39,10 | 39,05 | - | - |
| Obrig. 4 0/0 1888..... | - | 21.000 | 21.600 | 21.000 | 21.000 | 21.000 | - | 21.050 | 21.500 | 21.100 | 21.100 | 21.000 | - |
| " 4 0/0 1890 assent.... | - | - | - | - | - | - | 49.500 | - | - | - | - | - | - |
| " 4 0/0 1890 coupon .. | - | 49.500 | - | - | - | - | 49.600 | 49.600 | - | - | - | - | - |
| " 4 1/2 0/0 assent.... | - | 56.500 | 56.700 | 56.700 | - | - | 56.700 | 56.500 | - | 56.000 | 56.700 | - | - |
| " 4 1/2 0/0 coup. int.... | - | 56.500 | 56.600 | 56.500 | - | 56.500 | 56.500 | - | 56.500 | 56.500 | 56.500 | 56.500 | - |
| " 4 1/2 0/0 externo.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " Tabacos coupon.... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Acções B. de Portugal..... | - | 163.000 | 163.000 | 163.000 | 163.000 | - | - | - | 163.000 | 162.500 | - | 162.500 | - |
| " " Commercial..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " " N. Ultramarino... | - | 122.000 | 122.000 | 122.500 | 122.800 | 123.000 | 123.000 | 123.000 | 123.000 | 122.800 | - | - | - |
| " " Lisboa & Açores. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " Tabacos coupon.... | - | 149.000 | 149.800 | - | 147.500 | 146.000 | 145.800 | - | 145.900 | 146.300 | 146.100 | - | - |
| " Comp. Phosphoros. | - | 88.000 | 88.000 | 88.800 | 88.500 | 88.600 | 88.600 | 88.700 | 88.500 | 88.500 | 88.500 | - | - |
| " " Real..... | - | 26.300 | - | 26.400 | 27.000 | 27.000 | 27.000 | 26.800 | 26.800 | 26.750 | 26.750 | 26.750 | - |
| Obrig. prediaes 6 0/0..... | - | 94.500 | - | 94.500 | 94.500 | - | - | - | - | - | - | 94.500 | - |
| " " 5 0/0..... | - | 91.850 | 91.800 | 91.800 | - | - | 91.600 | 91.700 | - | - | - | - | - |
| " Comp. Phosphoros. | - | - | 92.500 | - | - | 92.500 | - | - | - | 92.500 | 92.200 | - | - |
| " C. Real 3 0/0 1.º grau | - | 84.300 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " " 3 0/0 2.º grau | - | 39.600 | 39.300 | 39.000 | 38.900 | 38.600 | 38.600 | - | - | - | 38.250 | 38.300 | - |
| " C. Nacional..... | - | 75.000 | 75.000 | 75.000 | - | 75.000 | 75.100 | 75.500 | 76.000 | 77.000 | 77.600 | 78.000 | - |
| " Atravez Africa.... | - | 96.200 | - | 96.500 | - | - | 96.000 | - | - | - | - | - | - |
| Paris: 3 0/0 português..... | 32,90 | 32,80 | 32,60 | 32,50 | 32,52 | 32,70 | 32,35 | 32,45 | 32,65 | 32,65 | 32,67 | - | - |
| Acções Companhia Real... | 119 | 119 | 117 | - | - | - | 116,50 | - | 116,50 | 116,50 | 116,50 | - | - |
| " Madrid Caceres..... | 43,50 | - | - | - | 42,50 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " Norte de Hespanha... | 223 | 224 | 226 | 227 | 226 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " Madrid Zaragoza..... | 350 | 350 | 353 | 355 | 351 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " Andaluzes..... | 210 | - | - | 210 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Obrig. Comp. Real 1.º grau | - | - | - | 369 | 368 | 370 | - | 370 | 370 | 368 | 364,50 | - | - |
| " " 2.º grau | 170 | 171 | 170,50 | 169,50 | 170 | 169,50 | 169,50 | 168 | 167,50 | 168 | 168,75 | - | - |
| " C. Beira Alta..... | - | 119 | 119 | 116,59 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " Madrid Caceres..... | 142 | 142 | - | - | - | - | 140 | 139 | 136 | 139,50 | 140 | - | - |
| " N. Hesp. (1.º hyp.)... | 362 | 361 | 364 | 364,50 | 363 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Londres: 3 0/0 português..... | 65,25 | 65 | 65 | 64,75 | 64,75 | 64,50 | 64,50 | 64,37 | 64,75 | 64,75 | 64,75 | - | - |
| Obrig. Atravez Africa..... | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | 57,25 | - | - |
| Amsterdam: Atravez Africa.... | 86 | 86 | 86,19 | 85,50 | 85,50 | 85,50 | 85,56 | 85,56 | 85,56 | 85,56 | 85,93 | - | - |
| Bruxellas: Atravez Africa.... | 85,50 | 85,50 | 85,50 | 85,50 | 85 | 85 | 85 | 85 | 85 | 85 | - | - | - |

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhos | Período de exploração | 1903-1902 | | 1902-1901 | | Totais desde 1 de janeiro | Diferença a favor de | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------|------------|-----------|------|---------------------------|----------------------|---------------|---------------|-------------|------------|
| | | Kil. | Totais | Kilom. | Kil. | | 1903-1902 | 1902-1901 | 1902-1903 | 1902-901 | |
| COMPAGNAIA REAL | de a | | Réis | Réis | | | | | | | |
| | 15 21 Jan. | 693 | 79.451.000 | 114.647 | 693 | 83.182.836 | 120.032 | 238.956.000 | 249.548.508 | - | 10.592.508 |
| Antiga rede e nova não garantida... | 22 28 " | " | 79.708.000 | 115.018 | " | 83.182.836 | 120.032 | 318.664.000 | 332.731.344 | - | 14.067.344 |
| | - - - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Nova rede garantida..... | 15 21 Jan | 380 | 11.172.000 | 29.136 | 380 | 11.406.164 | 30.016 | 32.060.000 | 34.218.492 | - | 2.158.492 |
| | 22 28 " | " | 11.042.000 | 29.057 | " | 11.406.164 | 30.016 | 43.102.000 | 45.624.656 | - | 2.522.656 |
| Sul e Sueste..... | 10 16 Dez | 494 | 20.403.915 | 41.303 | 488 | 22.456.075 | 46.016 | 1.190.080.617 | 1.072.056.906 | 118.023.711 | - |
| | 17 23 " | " | 24.905.685 | 50.416 | " | 22.188.170 | 45.467 | 1.214.986.302 | 1.094.245.076 | 120.741.226 | - |
| Minho e Douro..... | 24 31 " | " | 25.143.655 | 50.898 | " | 20.768.070 | 42.557 | 1.240.129.957 | 1.115.013.146 | 125.116.811 | - |
| | 3 9 " | 358 | 24.958.604 | 69.716 | 358 | 24.248.818 | 67.734 | 1.287.628.653 | 1.225.776.204 | 61.852.449 | - |
| Beira Alta..... | 10 16 " | " | 24.979.559 | 69.775 | " | 28.001.523 | 78.216 | 1.312.608.212 | 1.253.777.727 | 58.740.485 | - |
| | 17 23 " | " | 35.004.256 | 97.777 | " | 27.917.505 | 77.981 | 1.347.612.468 | 1.281.695.232 | 65.917.236 | - |
| Nacional — Mirandella e Vizeu..... | 24 31 " | 253 | 12.656.206 | 50.024 | 253 | 10.204.794 | 40.335 | 411.397.210 | 379.370.934 | 32.026.276 | - |
| | 1 7 Jan. | " | 6.144.465 | 24.286 | " | 5.534.083 | 21.873 | 6.144.465 | 5.534.083 | 610.382 | - |
| Guimarães..... | 8 14 " | " | 6.142.266 | 24.277 | " | 6.970.639 | 27.551 | 12.286.731 | 1 | | |

CONGRESSO MARITIMO

Como dissémos, reuniu em Lisboa nos dias 3 a 6 o congresso marítimo promovido pela Liga Naval, uma associação de recente data, mas que dá grandes provas de vitalidade nos propositos que vae demonstrando de ser grandemente util ao paiz.

Todas as questões submettidas ao exame da assembléa, que era numerosa, foram largamente discutidas, e entre elles algumas ha que são de primacial valor na administração publica d'um paiz, como o nosso, que tem grandes emporios coloniaes e pela posição do seu territorio continental possue abundante costa marítima e portos de primeira ordem que o põem em facil comunicação com o resto do mundo.

Foi um congresso de estudo e afirmação de princípios, mais que uma assembléa de discursadores que esperam a hora do passeio recreativo.

As proprias digressões revestiram um caracter de visita de estudo, sendo visitadas as installações do porto de Lisboa, o arsenal da marinha, os depositos de generos coloniaes e o cruzador D. Carlos.

A primeira d'estas visitas deixou boa impressão. Machinas-ferramentas as mais modernas, regularmente instaladas em officinas vastas, trabalho methodico e bem dirigido.

Não nos deixou igual impressão o nosso arsenal, infelizmente.

Foi mesmo triste, para nós, ver a pobreza, o desarranjo d'aquellas installações, em accommodações, umas impróprias, incompletas outras, desmantelladas bastantes.

A arrumação das arrecadações é boa, posto que não nos impressionasse bem a quantidade de material, que é, em geral, bastante reduzido para um estabelecimento d'este genero. Nas officinas peior foi a nossa impressão.

Casas sem resistencia para supportar o movimento das machinas; modestas barracas dentro das quaes entra o vento pelas janellas sem vidros e a chuva pelos telhados com avarias.

Um martello-pilão, um pobre martello tão fraquinho que seria considerado brinco de criança por qualquer operario das officinas de machinas que temos visto na Inglaterra e na Belgica, é o bastante para fazer tremer paredes, vigamento e até o solo, ameaçando tudo desabar sobre nós. E não estará longe uma desgraça se não o põem em edificio menos enfermo.

No intervallo das machinas, no chão, pelos cantos e ao centro das officinas ha ferros novos e ferros velhos; restos de antigos trabalhos que foram arrumados, materiaes que vão servir ou que talvez não serviram e se inutilizam ali, abandonados, dispersos, confundidos com a sucata.

A mudança do arsenal para o sul do Tejo é um trabalho e uma despesa que se impõem, para que tão importantes officinas do estado sejam installadas como é devido e se possa exercer disciplina que é impossivel em accommodações que nem para provisórias serviam.

A essa total transformação, tão necessaria, oppõe-se a opinião dos que reputam o seu custo em milhares de contos; mas lá mesmo, um distinto engenheiro nos assegurou que nem mil contos seriam necessarios para a installação de um arsenal na outra margem em boas condições.

O congresso, d'esta vez, era nacional; ficou em familia o que se viu; mas no proximo anno será internacional e bom nos parece dizer aqui estas verdades para que não vamos mostrar a estranhos o que só serviria para nos apoucar e demonstrar o nosso descuro nos mais notaveis serviços publicos.

Exposição universal em Athenas

Desde 25 de março até 30 de setembro deve realizar-se em Athenas uma exposição internacional de commercio, industria, agricultura e bellas artes, sob a protecção da princeza real da Grecia e o apoio do governo hellenico e dos mais eminentes personagens.

Deve ser cheia de interesse esta exposição, em que as industrias e as artes do oriente se apresentarão em todo o seu esplendor.

Por esta occasião haverá varias diversões, como jogos olympicos, mais de vinte theatros, concertos e espectaculos especiaes.

A Turquia, a Romania e todos os outros paizes do Levante concorrerão com os seus producos, e do occidente já se sabe que a Italia, a Austria, a Suissa, a Belgica, Hollanda, Inglaterra e a Allemanha reservaram logares neste grande certamen.

De Portugal nada se sabe, mas seria conveniente que ali fossemos com as industrias de vinhos, conservas e outras, para as quaes a Grecia e os Balkans pôdem ser uns bons mercados a explorar.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação de Olhão — Acha-se finalmente resolvida uma impertinente questão suscitada por interesses e paixões locaes que puzéra em litigio a situação da estação de Olhão. Fôra esta escolhida a aprazimento geral em 1898 pelo illustre engenheiro de saudosa memória, Pedro Ignacio Lopes. Ficava a NO da povoação e junto d'ella, em condições de facil ligação com o caes por uma linha de accesso, ligação de secundaria importancia, mas que era bom prever por ser conveniente. Em volta encontram-se os terrenos para onde a villa se pôde desenvolver. Foi o projecto aprovado sem objecção, até que surgiu ha pouco o alvitre da Camara municipal para a sua construcção ao norte da villa a 500^m do local primitivo entre as estradas municipaes 9 e 53, allegando se exigencias estheticas e melhor acceso da povoação.

A direcção do Sul e Sueste informou favoravelmente a pretenção, visto ser igual o custo da estação nas duas hypotheses, equivalentes sob o ponto de vista technico. O conselho de administração pronunciou-se contra.

Houve discussão na Camara dos deputados sobre tão grave assumpto que desencadeou uma tempestade num copo de agua, até que o sr. ministro das obras publicas entregou o juizo do pleito, de interesse local e regional, á mesma commissão de pares e deputados algarvios, e engenheiros que já estudaram a passagem controversa em Faro.

A commissão reuniu em 11 do corrente sob a presidencia do sr. conselheiro J. Pires de Sousa Gomes, no impedimento do sr. conselheiro Luiz Bivar, e resolreu por 8 votos contra 3 propôr o deferimento da representação da camara, conclusão com a qual se conformou o sr. ministro das obras publicas.

Haja portanto paz, concordia e esthetica... e limpeza na buliçosa, activa a pouco limpa villa de Olhão.

Da Regoa á fronteira. — E' amanhã, 16, que se realiza o concurso para a construcção e exploração d'esta linha.

A propósito diremos que os collegas diarios — os de grande informação — deram erradamente noticia no dia 5 de que este concurso se realizava nesse dia, o que

causou grande sobresalto a muita gente e fez que a nossa redacção fosse visitada por varios interessados que, surprehendidos, nos vinham consultar sobre tão estranho facto.

Socegámos-lhe o espirito mostrando-lhe o aviso no *Diario do Governo*, inteiramente conforme com o que publicámos.

Um dos concorrentes, mr. Paul Grosselin, distinto engenheiro francez, acha-se em Lisboa e honrou com a sua visita a nossa redacção.

Dizem as folhas diarias que o concurso ficará deserto. E' certo que até sabado de tarde nenhuma proposta havia entrado no ministerio, mas tambem é sabido que estas propostas só costumam ser apresentadas á ultima hora.

Horarios do Minho e Douro. — A direcção do Minho e Douro foi encarregada pelo Conselho de Administração de preparar uma remodelação de horarios, estabelecendo os comboios directos ou indirectos para os centros principaes, melhorando as correspondencias com os comboios correios da linha do norte, e tendo em vista muito particularmente o accesso do ramal de Braga.

Foi igualmente mandada estudar a separação parcial ou total dos serviços de passageiros e recovagens em certos comboios e os typos de material de tracção e transportes existentes para se determinar as modificações convenientes e as quantidades que haja necessidade de adquirir em harmonia com as reformas do serviço que foram propostas.

Machinas Compound. — No dia 18 do corrente são abertas, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, propostas para o fornecimento de 4 locomotivas *Compound* e 3 eixos conjugados, *bogie* á frente, e tender sobre dois bogies, destinados aos comboios correios do Algarve.

Foram convidadas 2 fabricas francezas, 1 belga, 3 inglezas e 7 allemãs. Espera-se que quasi todas apresentem propostas.

No proximo numero daremos noticia circumstanciada do novo typo de machinas e das razões que determinaram a sua adopção.

Aviz a Coruche. — Estiveram em Aviz, ha dias, os peticionarios d'esta linha, sendo recebidos com grandes demonstrações de regosijo pelo povo, camara municipal e outras auctoridades.

A ideia da construcção da linha foi muito bem recebida pelos povos dos concelhos interessados, os quaes promettem com entusiasmo tomar a seu cargo o fornecimento do capital, ceder terrenos e outras vantagens.

Os dois requerentes srs. Mesquita e Cruz requereiram tambem o prolongamento da linha, de Aviz a Extremoz.

Evora a Ponte de Sôr. — Foi entregue ao sr. ministro das obras publicas uma representação da camara municipal de Móra pedindo que se proceda á construcção da linha projectada de Evora a Ponte de Sôr, passando por aquella villa.

Pessoal da Companhia Real. — Para a vaga deixada por falecimento do chefe do serviço de Tracção, o sr. Jean Rocca, foi nomeado na reunião do conselho de 10 do corrente o sr. Paul Gravier, engenheiro da Companhia do P. L. M. em Amiens.

O sr. Gravier é um distinto discípulo da escola polytechnica de Paris.

Nova bascula. — Já está funcionando na estação de Alcantara-Terra a nova bascula de pesar e registrar o peso de vagons em andamento, cuja descrição aqui fizemos já, no anno passado.

Guimarães a Braga. — O pedido do sr. John Clarck, para a concessão de um tremvia electrico ligando estas duas cidades, já está no ministerio, devidamente informado. A informação é favoravel ao pedido.

Tracção sobre estradas. — Reuniu no dia 8 a comissão ha tempos nomeada para dar parecer sobre as bases em que devem ser feitas as concessões para o estabelecimento de caminhos de ferro sobre o leito de estradas.

Presidiu o sr. engenheiro João Joaquim de Mattos e trocaram-se diversas ideias, ficando o sr. Espregueira de apresentar o seu relatorio completo numa proxima sessão.

Uma ideia benemerita. — Já aqui nos ocupámos, no anno passado, de uma pequena cotização que foi estabelecida entre alguns empregados da Companhia Real para socorrer duas crianças orfãs de um seu collega. O producto da subscricção que, nascendo no serviço de Fiscalização e Estatística, tem tido a adhesão de varios collegas d'outros serviços acha-se todo capitalizado em 600.000 réis nominaes de titulos de 3 por cento e 450.000 réis dos de 4% de 1890, e além d'isso a commissão provê á educação e assistencia medica dos seus protegidos. São dignos de elogio os bondosos subscriptores e especialmente a commissão gerente que se compõe dos srs. Antonio Seabra, José Pedro de Sousa e Luiz Toulson.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

O Senado aprovou já, finalmente, o plano dos caminhos de ferro secundarios.

O funicular de Tibidabo (Barcelona), a primeira linha d'este sistema que se construiu em Hespanha, tem tido um trafego intenso de passageiros. A extensão da linha é de um kilometro e as rampas de 23 a 26 por cento.

Os jornaes hespanhoes deram ha pouco detalhadas descripções do sistema de funcionamento d'este ascensor, as quaes nos pouparam a reproduzir porque, neste caso, o que é novidade no paiz vizinho é já bem conhecido entre nós, onde temos ascensores de todos os systemas e pelos processos mais originaes.

Vão ser illuminadas por electricidade as carruagens da linha de Bilbao a Portugalete e os tunneis da de Santander a Bilbao.

Nestes serão empregadas lampadas de arco voltaico.

*
A companhia do Norte destinou, no seu orçamento do anno corrente, a importante somma de 10 milhões de pesetas para compra de novo material circulante.

Bem preciso é, porque o que a companhia hoje tem é pouco, mau e em pessimo estado.

França

As linhas ferreas da França, em 1 de janeiro ultimo, tinham a extensão de 48.029 kilometros, dos quaes 39.115 kilometros de interesse geral, 5.482 de interesse local, e 3.432 de tremvias para passageiros e mercadorias. Dos 39.115 são 3.108 explorados pelo Estado.

Segundo a convenção de 1883 as seis grandes companhias construiram mais 10.000 kilometros; d'estes foram construidos já, até 1902, 6.312 kilometros; 2.217 serão abertos em 1903 e cerca de 1.000 kilometros ficarão para mais tarde.

*
A companhia do P. L. M. vai construir uma nova linha, que terá 58 kilometros, de Nice á fronteira italiana por Sospel, e outra de Charges a Barcelonette, 42 kilometros, as quaes estabelecerão a ligação entre a Provence e o Piemonte, ligando, mais directamente do que hoje, Nice à Turim.

Bolivia

No ministerio das obras publicas da Bolivia foram assignadas as escripturas do contracto para a construcção do novo caminho

de ferro, linha do prolongamento da Companhia Central do Norte até Quiáca.

A linha a construir terá 285 kilómetros de extensão.

Para a construção acha-se esta dividida em 5 secções, devendo os trabalhos estar terminados no prazo de dois annos.

Além d'esta linha os concessionários deverão entregar pelo preço estipulado, de 6.881.610 pesos em ouro, 20 locomotivas, sendo 3 de cremalheira, 20 carruagens de 1.^a, 20 de 2.^a, quatro vagons-camas e 520 vagons.

O pagamento das obras far-se-ha por certificados mensais, tendo o governo o direito de pagar em efectivos com um desconto de 2% sobre os preços estabelecidos ou em títulos de 4½ por cento de amortização accumulativa (título de rescisão garantida) ao preço da cotação na bolsa de Londres.

Ainda não foi determinada a data da inauguração das obras, esperando-se porém que seja nos primeiros meses d'este anno.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Expedições de grande velocidade para as linhas de Madrid-Cáceres e Oeste de Espanha

Tendo sido estabelecida, pelo novo horário da linha espanhola, correspondência directa, para serviço de expedições em grande velocidade, com o comboio n.º 101 d'esta Companhia, que parte da estação de Lisboa (Rocio) ás 7-30 da tarde, previne-se o público de que, seguindo as remessas por este comboio, chegam ás principaes estações de destino ás seguintes horas:

| | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| Valencia de Alcantara | 7-3 da manhã, hora portugueza |
| S. Vicente..... | 9-2 " " " hespanhola |
| Arroyo..... | 11-55 " " " |
| Navalmoral..... | 6-55 " tarde " |
| Talavera..... | 10-30 " " " |
| Madrid..... | 6-10 " manhã " |
| Cáceres..... | 12-49 " tarde " |
| Plasencia..... | 4-47 " " " |
| Bejar..... | 6-56 " " " |

As remessas de peixe fresco devem ser expedidas na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) até as 6 horas da tarde, o mais tardar.

Lisboa. 3 de fevereiro de 1903.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

Venda de terreno junto á doca de Santo Amaro em Alcantara

Base de licitação 8.000 réis por metro quadrado

No dia 2 de março proximo, pela uma hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas propostas para a venda d'uma parcella de terreno situado em frente da doca de Santo Amaro em Alcantara, com a superficie de 769,²⁴₅, conforme a planta patente na Repartição Central do Serviço de Via e Obras, em Santa Apolonia.

As propostas serão endereçadas á Direcção da Companhia, estação de Lisboa (Santa Apolonia) com a indicação exterior no sobreescrito:

«Proposta para a compra d'uma parcella de terreno situado em frente da doca de Santo Amaro em Alcantara, com a superficie de 769,²⁴₅», e redigida segundo a formula seguinte:

Eu abaixo assignado, residente em proponho comprar á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a parcella de terreno situado em frente da doca de Santo Amaro, em Alcantara com a superficie de 769,²⁴₅, pela quantia de (por extenso), na conformidade da planta patente na Repartição Central do Serviço de Via e Obras de que tomei conhecimento.

Data e assignatura por extenso e em letra bem intelligivel.

N. B. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes reserva-se o direito de dar ou não seguimento ás propostas que receber. Lisboa, 4 de fevereiro de 1903.

Fornecimento de ferro e aço macio

No dia 9 de março pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferro e aço macio diverso para pontes etc.

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

Lisboa, 6 de fevereiro de 1903.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Accionistas: — O relatorio do vosso conselho de administração, e as contas relativas ao anno findo em 30 de junho proximo passado, que nos foram apresentadas, e que por nós foram examinadas com a maior attenção e cuidado, veem provar mais uma vez a excellencia da nossa empresa, e o superior critério com que tem sido administrada.

Realmente, basta lançar os olhos para as páginas d'esse relatorio, e para as contas que o acompanham, para se ver, com a maxima clareza, que as previsões que em tempo se fizeram sobre o bom resultado d'este notável emprehendimento vão no melhor caminho de realização, como o mostra o desenvolvimento que se está notando no transporte de mercadorias, que se dizia não affluíram á nossa linha, e entre as quaes se conta em primeiro logar a borracha. E' de prever que, transposto o Lucalla pelo nosso caminho de ferro, esse tráfego aumentará consideravel e rapidamente, mórtemente quando for um facto o prolongamento até Maligne.

Sobre este assumpto do prolongamento, vereis que o vosso conselho de administração está estabelecendo um contracto com o governo, tendo por base a rescisão do antigo contracto de março de 1897.

Perde com este novo contracto a vossa Companhia as vantagens que lhe adviriam da exploração do prolongamento da sua linha, ficando reduzida á da linha actual, aumentada no seu rendimento apenas com o tráfego que o prolongamento lhe traga.

A vossa Companhia podia talvez oppôr-se á rescisão do contracto de 1897, fiada em que a arbitragem pedida lhe fosse favorável, e contando com o desenvolvimento progressivo do aumento das tarifas, o que lhe permitiria a construcção do prolongamento; mas vendo que qualquer d'esses factos é demorado, e não querendo pôr obstaculos ao desenvolvimento da província de Angola, visto que o governo resolve construir de sua conta, sacrifica os seus interesses mais uma vez aos do paiz.

É assim que pensa o vosso conselho de administração, o que nós sinceramente applaudimos; e, muito embora, dentro dos limites do contracto, a Companhia tivesse o direito de exigir a sua manutenção, cede esse direito em beneficio do bem commun, e deixa que o governo realize imediatamente o que ella, bem contra sua vontade, só mais tarde poderia realizar.

O saldo da conta de «Lucros e Perdas» é levado, como no exercicio anterior, á conta de «Lucros suspensos», esperando a regularização da situação da Companhia para com o governo, quer pela arbitragem pedida, quer por outro qualquer meio, que defina a actual situação.

Acompanhamos o vosso conselho de administração nos sentimentos de saudade pela perda de tres dos seus membros, os ex.ºs srs. Joaquim Moreira Marques, João Evangelista da Silva Mattos e Manuel Vieira de Andrade: e, terminando o nosso parecer, propomos:

1.º que consigneis mais uma vez que o vosso conselho de administração é digno dos maiores elogios e dos mais sinceros agradecimentos, pela forma por que tem pugnado pelos interesses da Companhia;

2.º que procedaeis á eleição dos sucessores dos tres falecidos membros do mesmo conselho;

3.º que approveis o relatorio que vos é apresentado, e as contas claras e minuciosas que o acompanham.

Porto, 31 de outubro de 1902.

O conselho fiscal — Isidoro Marques Rodrigues, Augusto Allão de Sá Gavião Pessoa, Guilherme Gama, Domingos Cândido d'Almeida Ribeiro.

Sociedade Anonyma SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

LIÉGE (BELGICA)

Séde Social: Rue St. Léonard, 1, Liége

Officinas : Hayeux, 69, Herstal

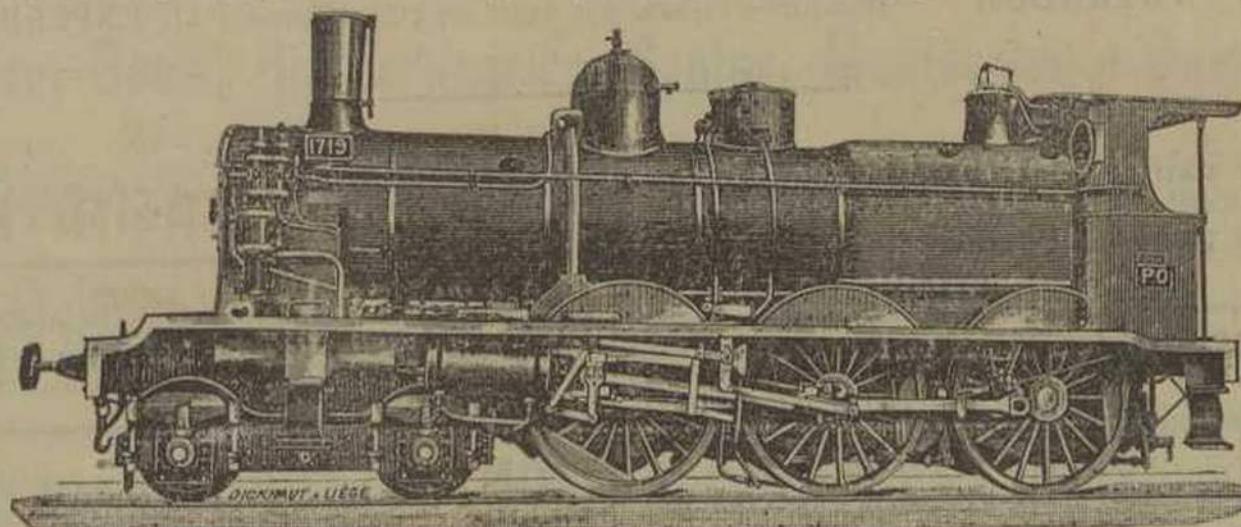
CONSTRUÇÃO MECÂNICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e móvel para caminhos de ferro. — Especialidade em locomotivas de todos os sistemas. Locomotivas para grandes linhas, para caminhos de ferro de via estreita e para tremvias. Locomotivas para o serviço de fábricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Orçamentos completos para a instalação e construção de linhas de caminhos de ferro.

Máquinas motrizes a vapor, de grande potencia. Tipos de expansão dupla com ou sem condensação. Máquinas de fôlê, máquinas de extração, e restantes a vapor, bombas e máquinas de esgotamento, motores meio fixos, locomotivas.

Fundição de ferro para todos os produtos de moldagem conforme o plano ou modelos. Especialidade de cilindros para locomotivas e máquinas a vapor de todas as dimensões, condensadores, volantes, etc.

Observação. — Por pedido, a sociedade expedirá um album com grande variedade de tipos de locomotivas já construídas e dará numerosas referências principalmente em Espanha e Portugal.



Instalações eléctri-
cas, motores especiais para iluminação, transmissão de força e de tração.

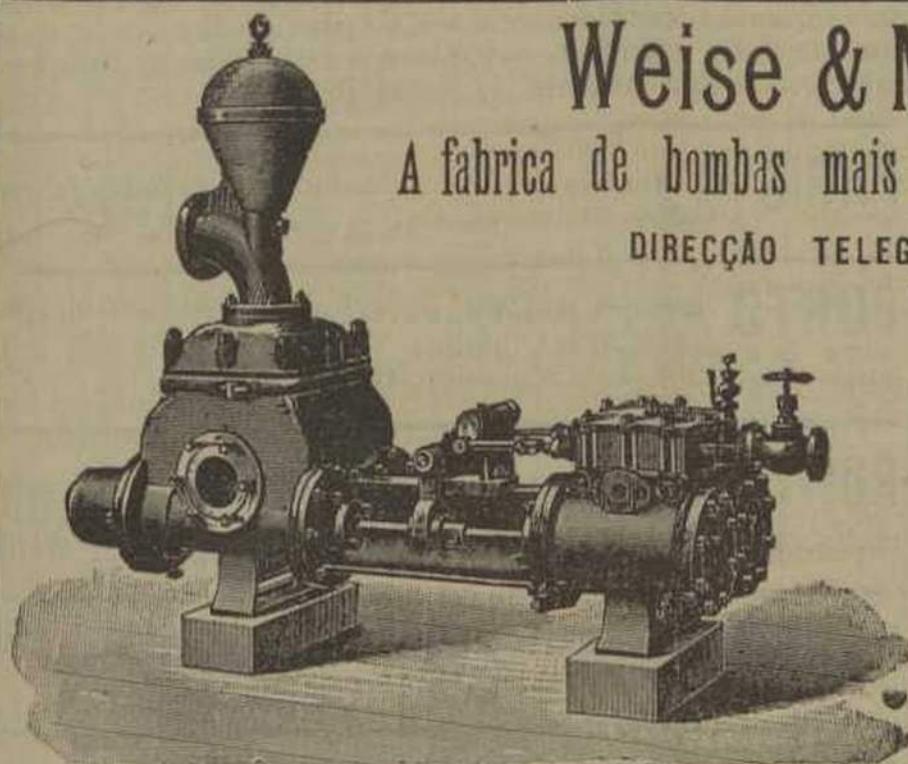
Instalações de offi-
cinas de construção e reparação.

Motores a gás de 45 a 1.000 cavalos de força.

Instalações de refi-
nações de açúcar. — Especialidade de motores potentes e económicos. Moinhos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria. — Peças de forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomóveis, numerosos tipos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em aço.

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

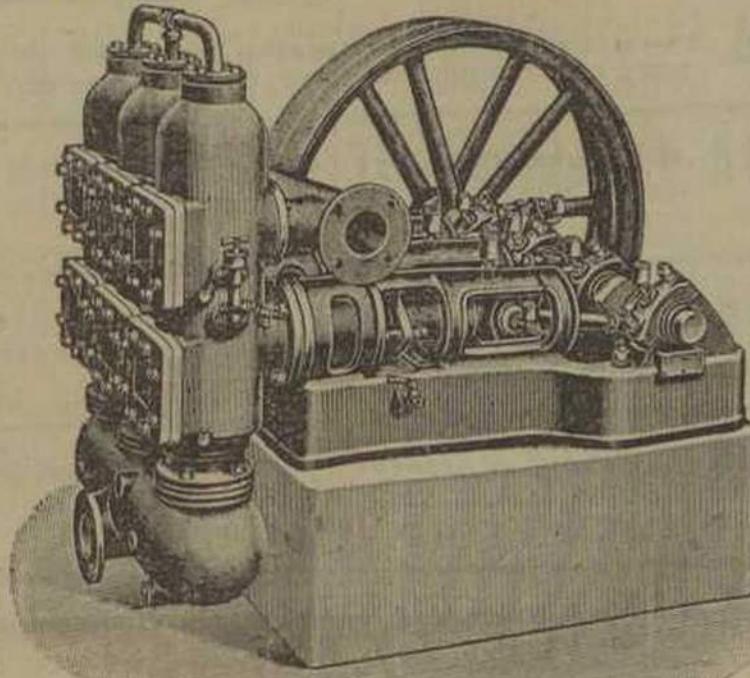


BOMBA DE VAPOR DUPLEX
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

Movidas por transmissão e electricidade de dupla, triple e quadrupla expansão

Todas as construções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS: - BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica - DUPLEX-BILBAO

RUY DA TRINDADE

INGÉNIEUR-CONSEIL - U. L. & U. G.

Missões, estudos, avaliações e consultas sobre negócios técnicos e industriais na Belgica ou no estrangeiro
CORRESPONDENTES NO ESTRANGEIRO - 44, Rue d'Arenberg, BRUXELLES

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

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

CINTRA

Hotel Nunes. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA

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

GUIMARÃES

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

HAMBURGO

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

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

Hôtel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1st class English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA

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

LISBOA

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

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



MADRID

MADRID

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

MAFRA

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

MONT' ESTORIL

Grand Hotel d'Itália. — De 1.º ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH

Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.500 réis; em setembro, desde 1.500 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS

Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente á Baixa). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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.º

SEVILHA

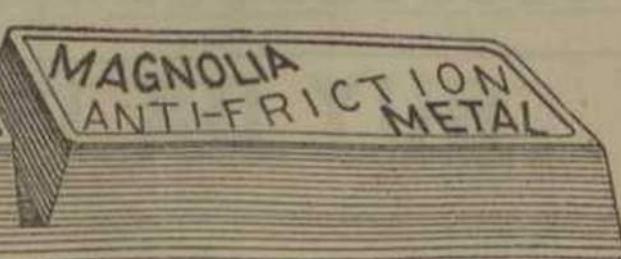
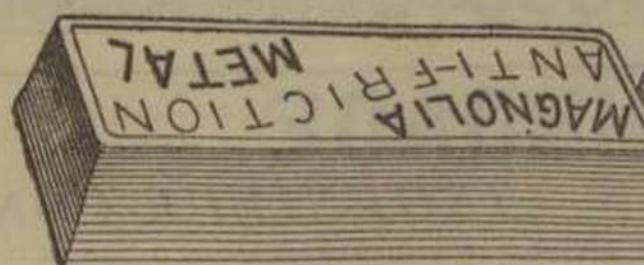
Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

MARIANO SICHAR, ENGENHFIRO

No parte inferior leya estampada a marca da fabrica



Pecam-se prospectos.

Esta é a representação de um lingote do genuíno Metal Magnolia



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 2 de março sahirá o paquete **Danube** para

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

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de fevereiro de 1903

| COMPANHIA REAL | | | LISBOA | | QUELUZ | | LISBOA | | Lisboa | | Badajoz | | Lisboa | | PAMP. | | MANGUALDE | | PAMP. | |
|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|---------|---------|----------|-----------|----------|-------|--|
| C. Sodré | Algés | C. Sodré | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada | b | 8-50 m. | 8-20 n. | 5-25 m. | 3-35 t. | b | 8-40 m. | 4-15 m. | 7-15 m. | | | |
| Partida | Chegada | Partida | Partida | Chegada | Partida | Chegada | Partida | Chegada | b | 8-50 m. | 8-20 n. | 5-25 m. | 3-35 t. | b | 8-40 m. | 4-15 m. | 7-15 m. | | | |
| 5-30 m. | 5-45 m. | 5-30 m. | 5-45 m. | 5-30 m. | 5-45 m. | 5-30 m. | 5-30 m. | 5-30 m. | 11-0 m. | 8-30 m. | 12-11 t. | 12-30 t. | 12-59 t. | 7-30 t. | 8-15 m. | 10-46 m. | 2-34 t. | 5-35 t. | | |
| 5-50 m. | 6-5 m. | 6-22 m. | 6-22 m. | 6-38 m. | 8-35 t. | 4-5 t. | 2-11 t. | 2-30 t. | 3-0 t. | 6-37 m. | 6-0 t. | 3-37 t. | 5-39 t. | 7-40 t. | | |
| 6-15 m. | 6-33 m. | 6-47 m. | 6-47 m. | 7-3 m. | 7-3 m. | 7-3 m. | 7-3 m. | 7-3 m. | 7-40 t. | 8-11 n. | 8-30 n. | 9-0 n. | 9-0 n. | — | — | — | — | 1-20 t. | | |
| 6-35 m. | 6-50 m. | 7-5 m. | 7-5 m. | 7-24 m. | 7-24 m. | 7-24 m. | 7-24 m. | 7-24 m. | 9-37 n. | 1-8 n. | 10-30 n. | 11-10 n. | 11-10 n. | — | — | — | — | 7-0 t. | | |
| 7-0 m. | 7-15 m. | 7-32 m. | 7-32 m. | 7-48 m. | 9-40 m. | 10-11 m. | 10-30 m. | 11-0 m. | 11-0 m. | — | — | — | — | 10-35 n. | | |
| 7-20 m. | 7-35 m. | 7-52 m. | 7-52 m. | 8-8 m. | 8-8 m. | 8-8 m. | 8-8 m. | 8-8 m. | 9-25 m. | 7-20 m. | 8-27 m. | 6-52 m. | 7-50 m. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 7-45 m. | 8-3 m. | 8-17 m. | 8-17 m. | 8-33 m. | 9-5 m. | 10-10 m. | 7-45 m. | 8-41 m. | 9-55 m. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 8-5 m. | 8-20 m. | 8-85 m. | 8-85 m. | 8-45 m. | 10-40 m. | 11-46 m. | 9-2 m. | 9-55 m. | 11-59 m. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 8-30 m. | 8-45 m. | 9-3 m. | 9-3 m. | 9-18 m. | 9-18 m. | 9-18 m. | 9-18 m. | 9-18 m. | 12-40 t. | 1-46 t. | 11-0 m. | 11-59 m. | 11-59 m. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 8-50 m. | 9-5 m. | 9-22 m. | 9-22 m. | 9-38 m. | 2-40 t. | 3-46 t. | 1-0 t. | 1-59 t. | 1-59 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 9-15 m. | 9-33 m. | 9-47 m. | 9-47 m. | 10-3 m. | 4-40 t. | 5-42 t. | 3-0 t. | 4-0 t. | 4-0 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 9-35 m. | 9-50 m. | 10-5 m. | 10-5 m. | 10-24 m. | 10-24 m. | 10-24 m. | 10-24 m. | 10-24 m. | 5-40 t. | 6-46 t. | 5-0 t. | 6-3 t. | 6-3 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 10-0 m. | 10-15 m. | 10-32 m. | 10-32 m. | 10-48 m. | 6-30 t. | 7-40 t. | 6-0 t. | 7-0 t. | 7-0 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 10-20 m. | 10-35 m. | 10-52 m. | 10-52 m. | 11-8 m. | 11-8 m. | 11-8 m. | 11-8 m. | 11-8 m. | 6-30 t. | 7-40 t. | 6-0 t. | 7-0 t. | 7-0 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 10-45 m. | 11-3 m. | 11-17 m. | 11-17 m. | 11-33 m. | 8-40 n. | 9-16 n. | 7-0 t. | 8-0 n. | 8-0 n. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 11-5 m. | 11-20 m. | 11-35 m. | 11-35 m. | 11-54 m. | 10-35 n. | 11-40 n. | 9-0 n. | 10-0 n. | 10-0 n. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 11-30 m. | 11-45 m. | 12-2 t. | 12-2 t. | 12-18 t. | 12-18 t. | 12-18 t. | 12-18 t. | 12-18 t. | 12-20 n. | 1-22 n. | 11-0 n. | 12-0 n. | 12-0 n. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 11-50 m. | 12-5 t. | 12-22 t. | 12-22 t. | 12-38 t. | 12-38 t. | 12-38 t. | 12-38 t. | 12-38 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 12-15 t. | 12-33 t. | 12-47 t. | 12-47 t. | 12-47 t. | 12-47 t. | 12-47 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 12-35 t. | 12-50 t. | 1-5 t. | 1-5 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | 1-24 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 1-0 t. | 1-15 t. | 1-32 t. | 1-32 t. | 1-48 t. | 10-20 m. | 11-4 m. | 8-30 m. | 9-14 m. | 9-14 m. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 1-20 t. | 1-35 t. | 1-52 t. | 1-52 t. | 2-8 t. | 2-8 t. | 2-8 t. | 2-8 t. | 2-8 t. | 11-20 m. | 12-4 t. | 10-10 m. | 10-54 m. | 10-54 m. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 1-45 t. | 2-3 t. | 2-17 t. | 2-17 t. | 2-33 t. | 12-20 t. | 1-4 t. | 11-25 m. | 12-9 t. | 12-9 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 2-5 t. | 2-20 t. | 2-35 t. | 2-35 t. | 2-54 t. | 1-30 t. | 2-14 t. | 12-30 t. | 1-17 t. | 1-17 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 2-30 t. | 2-45 t. | 3-2 t. | 3-2 t. | 3-18 t. | 3-18 t. | 3-18 t. | 3-18 t. | 3-18 t. | g 2-0 t. | 2-44 t. | 1-49 t. | 2-34 t. | 2-34 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 2-50 t. | 3-5 t. | 3-22 t. | 3-22 t. | 3-38 t. | 3-10 t. | 3-54 t. | g 2-40 t. | 3-10 t. | 3-10 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 3-15 t. | 3-33 t. | 3-47 t. | 3-47 t. | 4-3 t. | 4-3 t. | 4-3 t. | 4-3 t. | 4-3 t. | g 3-42 t. | 4-26 t. | 3-10 t. | 3-56 t. | 3-56 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 3-35 t. | 3-50 t. | 4-5 t. | 4-5 t. | 4-24 t. | 4-24 t. | 4-24 t. | 4-24 t. | 4-24 t. | 4-50 t. | 5-34 t. | 4-44 t. | 5-29 t. | 5-29 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 4-0 t. | 4-15 t. | 4-32 t. | 4-32 t. | 4-48 t. | 5-50 t. | 6-34 t. | 6-0 t. | 6-44 t. | 6-44 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 4-20 t. | 4-35 t. | 4-52 t. | 4-52 t. | 5-8 t. | 5-8 t. | 5-8 t. | 5-8 t. | 5-8 t. | 7-0 t. | 7-44 t. | 6-45 t. | 7-29 t. | 7-29 t. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 4-45 t. | 5-3 t. | 5-17 t. | 5-17 t. | 5-33 t. | 8-0 n. | 8-14 n. | g 7-55 t. | 8-39 n. | 8-39 n. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 5-5 t. | 5-20 t. | 5-35 t. | 5-35 t. | 5-51 t. | 9-45 n. | 10-29 n. | 8-24 n. | 9-8 n. | 9-8 n. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 5-50 t. | 5-45 t. | 6-2 t. | 6-2 t. | 6-18 t. | 6-18 t. | 6-18 t. | 6-18 t. | 6-18 t. | 10-55 n. | 11-39 n. | 9-25 n. | 10-10 n. | 10-10 n. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 5-55 t. | 6-5 t. | 6-22 t. | 6-22 t. | 6-38 t. | 12-17 n. | 1-1 n. | 11-5 n. | 11-49 n. | 11-49 n. | — | — | — | — | 11-0 m. | | |
| 6-15 t. | 6- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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



SAHIRÁ no dia 1 de março ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira, Villa Real de Santo António.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Barcelona, Cette e Marselha, vapor franez, **Saint Simon**. Sahirá a 5 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Barcelona, Cette e Marselha, vapor franez, **Saint Barthélémy**. Sahirá a 2 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Barcelona, Cette, Marselha e Costa de Mar- rocos, vapor franez. **Saint Philippe**. Sahirá a 20 de fevereiro. Ag. Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Bordeus, vapor franez, **Cordillère**. Sahirá a 25 de fevereiro. Messageries Maritimes. Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Gadiz, Cartagena, Valencia, Barcelona e Fi- lipinas, vapor hespanhol, **Alicante**. Sahirá a 18 de fevereiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos Montevideu e Buenos Ayres, vapor franez, **Chili**. Sahirá a 23 de fevereiro. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Lourenço Marques e Beira, vapor franez **Concordia**. Esperado a 24 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, Largo do Pelourinho, 19, 1.^º



Genova, vapor italiano, **Colombo**. Sahirá a 23 de fevereiro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4.



Glascow e Liverpool, vapor hespanhol **Ve- lasques**. Esperado de 22 a 24 de fevereiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^º



Havre e Liverpool, vapor inglez **Jérôme**. Sahirá a 16 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Madeira vapor allemão **Aachen**. Sahirá a 17 de fevereiro. Agentes Pereira & Lame. Rua de S. Julião 100, 2.^º



Madeira, St.^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia) S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal. vapor portuguêz **Funchal**. Sahirá a 20 de fevereiro. Agente, Germano S. Arnau I Caes do Sodré, 84, 2.^º



Maranhão, Parnahiba e Ceará vapor inglez **Fluminense**. Sahirá a 23 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 16 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira) vapor italiano, **Colombo**. Sahirá a 17 de março. Agentes, Orey, Antunes & C.^a Praça dos Remolares, 4.



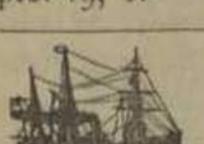
Pará e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Clement**. Sahirá a 26 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Montevideu, e Buenos Ayres, vapor inglez **Danube**. Sahirá a 2 de março. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor franez, **Colonia**. Esperado a 18 de fevereiro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^º



Pernambuco, Parahyba do Norte (Cabelo), vapor inglez, **Eletrician**. Sahirá a 25 de fevereiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^º



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.^a Antonio do Zaire, Ambizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguêz, **Loanda**. Sahirá a 21 de fevereiro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^º



S. Vicente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orelana**. Sahirá a 25 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 16 de fevereiro. Agentes, James Rawes & C.^a Rua dos Capellistas, 31, 1.^º



Vigo, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Panamá**. Sahirá a 24 de fevereiro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º