

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELAS, R. da Trindade

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

TYPOGRAPHIA DO COMMÉRCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

## SUMMÁRIO

	Páginas
A VIAÇÃO ORDINARIA E AS LINHAS DO ESTADO, por J. F. de Sousa..	81
OS PERIGOS ELECTRICOS, por O. S .....	82
PARTES OFICIAIS — Portarias de 1 de dezembro, 21 e 25 de fevereiro, decreto de 28 de fevereiro e regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das indústrias eléctricas do Ministério das Obras Públicas.....	83
LINHAS TRANSMONTANAS .....	85
NOTAS DE VIAGEM — XIII — O Valle do Broye — Santa Cruz .....	85
O NOSSO COMMERCIO EM 1902 .....	86
COMPANHIA NACIONAL .....	87
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e seguros — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Recetas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis .....	88 e 89
CINTRA A' PRAIA DAS MACÃS .....	90
EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ .....	90
LINHAS PORTUGUEZAS — Benguela — Evora a Ponte de Sor — Questão do Douro. — Cintra a S. Pedro. — Pedido de Linha. — Questão de terrenos .....	90
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha. — África francesa. — Etiópia. — Estados Unidos. — República Argentina .....	91
ARREMATAÇÕES .....	92
AGENDA DO VIAJANTE .....	93
ANUNCIOS .....	94
HORARIO EM 16 DE MARÇO DE 1903 .....	95
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA .....	96

## A viação ordinaria e as linhas do Estado

O CAUDAL dos grandes rios é o sommatorio do modesto affluxo de cada um dos seus numerosos affluentes.

Do mesmo modo o tráfego das linhas ferreas depende das estradas que dão acesso ás suas estações, e onde aquellas faltam, impossivel se torna tirar da viação accelerada todos os resultados que d'ella ha a esperar.

Acto de boa administração é pois dar o maximo impulso á construcção das estradas de acceso das estações como se preceitua na lei de 14 de julho de 1899.

Infelizmente o criterio principal de preferencia para construcção d'estradas é não raro a satisfação das exigencias politicas das localidades.

Por isso temos ainda hoje as linhas do Estado e principalmente as do Douro quasi sem ligação com muitos centros da zona que servem, perdendo o Estado annualmente o rendimento que do affluxo do tráfego proviria, sem falar nos prejuízos economicos que d'essa situação resultam.

Em 1901 o Conselho de Administração estudou esse importante assumpto em obediencia ás indicações do illustre ministro que tão brilhantemente deixou assignalada, como administrador sollicito, intelligente e de vistas largas, a sua passagem pelo poder, o conselheiro Manuel F. de Vargas.

Convém divulgar a parte essencial d'esse estudo para mostrar quanto ha que fazer para assegurar ás regiões servidas pelas linhas do Estado a plenitude das vantagens que d'ellas podem auferir.

## Minho e Douro

As estações da linha do Minho estão razoavelmente servidas. Contrastam lamentavelmente com elles as do Douro, como é facil de ver, passando-as em rapida revista.

**Mosteiro.** — Fez-se uma ponte sobre o Douro, que não está ainda ligada com a estação. Na margem esquerda apenas estão construídos 12.267<sup>m</sup> e em construção 3.309<sup>m</sup> da parte da estrada R. n.º 80, parallela ao Douro na margem esquerda entre Rezende e o rio Paiva na extensão de 37.373<sup>m</sup>, estrada que dá accesso áquella ponte. A estrada districtal n.º 81, que de Castro Daire vem á ponte, está quasi toda por construir no districto de Vizeu.

Em grande atraso está tambem a construcção da estrada R. n.º 34 parallela ao Douro na margem direita e ligada pela D. 1 com Mosteiro.

**Aregos.** — Está ainda em construcção um ramal de accesso com 7.420<sup>m</sup>.

**Ermida.** — Está ainda por construir um ramal de accesso na margem direita e por construir outro de Rezende ao rio na margem esquerda.

**Barqueiros.** — Falta ainda o ramal de ligação com a R. n.º 34, medindo 5.000<sup>m</sup>.

**Réde.** — Falta um ramal de ligação com a R. n.º 34, á qual faltam 8.018<sup>m</sup> no districto de Villa Real.

Falta igualmente um ramal da D. n.º 80 na margem esquerda em frente da estação.

**Moledo.** — Falta um ramal da D. n.º 80 com 6.521<sup>m</sup> na margem esquerda.

**Bagauste.** — Não tem serventia.

**Covelinhos.** — Da D. n.º 48, entre essa estação e Villa Real, estão por construir 29.300<sup>m</sup> e em construção 3.733<sup>m</sup>. Falta na margem esquerda a ligação de Armação com o rio.

**Ferrão.** — Está por construir a D. n.º 53 que lhe dá accesso.

**Pinhão.** — Faltam varios lanços nas estradas que ali convergem e que são na margem direita a D. n.º 51 que vem de Sabrosa e a D. n.º 52 que corta aquella em Provesende; na margem esquerda um ramal da R. n.º 14 que na foz do Tavora se liga com a R. n.º 34 e segue por Taboão e Sandim e Moimenta da Beira.

A ponte do Pinhão foi ultimamente contractada por 103:000\$000 com a Companhia Alliança do Porto.

**S. Mamede.** — Não está concluída a R. n.º 39 que a serve e entronca em Alijó na D. n.º 50.

**Ferradosa.** — Falta lhe a ligação com S. João da Pesqueira. Falta igualmente construir a D. n.º 93 entre Penedono e a Pesqueira.

**Vesuvio.** — Falta a sua ligação com a R. n.º 34.

**Freixo.** — Faltam 12.166<sup>m</sup> do ramal da R. n.º 34 que a serve.

**Pocinho.** — Vae ser contractada com a Empresa Industrial Portugueza a ponte sobre o Douro com dois

taboleiros sobrepostos, para a estrada R n.º 9 e para o caminho de ferro do Pocinho-Miranda. Convergem ali a R n.º 9, a que faltam varios lanços, a R n.º 38 que vem de Mirandella por Villa Flor a um ramal entre a ponte do Sabor e a foz d'este rio.

A conclusão da D n.º 58 até ligar com a R n.º 38 facilitaria ao concelho da Alfandega da Fé o acesso da estação do Pocinho.

*Côa e Castello Melhor.* — Não estão ligados com a estrada marginal R 34.

*Barca d'Alva.* — Faltam varios lanços da R n.º 9 que serve Freixo d'Espada à Cinta a Carviçaes. Falta concluir pequenos troços da R n.º 53, na margem esquerda.

Em resumo, em 1901 estavam em construção 89.339<sup>m</sup> e por construir 309.081<sup>m</sup> ou cerca de 400 km. de estradas de serventia das estações do Douro. Alguns kilometros terão sido construidos d'então para cá, mas a situação deplorável da linha do Douro pouco se tem modificado.

#### Sul e sueste

Vejamos agora o estado da viação do Sul, nas suas relações com o caminho de ferro.

*Vendas Novas.* — Está por construir em grande extensão a D n.º 170, de Vendas Novas por Lavre a Brotas e Pavia.

*Montemór.* — Falta grande extensão da estrada de Montemor a Alcacer por Santa Susanna.

*Cuba.* — Não está concluída a ligação com Alfundão.

*Pias.* — Não está concluída a parte de D n.º 173, entre Pias e Aldeia Nova.

*Figueirinha.* — Não está concluído o ramal de acesso para a Albernôa.

*Carregueiro.* — Falta o ramal da ligação com Entradas.

*Casevel.* — Falta um ramal de ligação com Messejana.

*Ourique.* — Não está concluída a D. n.º 164 de ligação com aquella villa.

Falta igualmente a estrada para o Sado.

*Garvão.* — Não está construída a D. n.º 189 que atravessa a linha do Sul nesta estação e a liga com Almodovar e o Cercal.

*Amoreiras.* — Não está construída a D. n.º 190 que atravessa a linha nesta estação.

*Odemira.* — Está por concluir a estrada de ligação com aquella villa.

*Sabóia Monchique.* — Está por construir a maior parte da estrada de ligação com Monchique.

*S. Marcos.* — Está por construir a D. n.º 191 que atravessa a linha naquella estação.

*Messines.* — Está por construir parte da D. n.º 194 que liga Alte com a estação.

*Almancil-Nexe.* — Falta o ramal de acesso,

Em resumo, estão em construção 59.424<sup>m</sup> e por construir 257.059<sup>m</sup> d'estradas que facilitam o acesso das estações do Sul-Sueste.

\*

Quantas dezenas de contos de receita perdem anualmente as linhas do Estado, e quantos prejuízos advêm á economia nacional de tal deficiencia nas comunicações das estações com á zona tributaria!

Oxalá que a preferencia que a essas estradas asseguram a boa razão e o preceito da lei, leve o governo a dotar generosamente a sua construção!

J. FERNANDO DE SOUSA.

## Os perigos electricos

A repetição de graves desastres nas ruas de Lisboa, provocados pelos choques dos carros dos trem vias, tem sobresaltado os animos e preocupado a imprensa periodica. Chegaram já ao parlamento os echos dos clamores da opinião que pede insistentemente providencias.

Mal apagado ainda, na rua de S. Francisco de Paula, o sangue d'uma pobre mulher do povo, esmagada e dilacerada pelas rodas d'un carro electrico, não extintas as lagrimas dos filhos da vendedora ambulante fulminada pela faísca electrica dos fios conductores no bairro Estephania, veiu um novo acontecimento comovente, um novo desastre cheio de horrores, que vitimou uma formosa menina da primeira sociedade da capital, mostrar bem patentemente que não havia perigo apenas para as velhas, surdas ao toque dos timbres; para os carroceiros teimosos que desejam indemnizações da companhia e substituição dos seus veículos cançados ou dos seus animalejos arruinados; para os inexperientes nas accões provenientes da queda dos fios conductores ou dos seus contactos com os fios dos telephonios ou telegraphos; mas que havia perigo também para quem anda descuidoso na sua carruagem.

E enquanto o publico pede uma correção ou um regulamento pelo qual se evitem estes acidentes, d'uma frequencia assustadora; a camara municipal discute grave e bizantinamente, se é a ella que cumpre tomar as providencias necessarias, se é ao governo que competem.

E' o estado da questão.

\*

Estão infelizmente justificadas de sobra as palavras escriptas neste jornal, quando começou a exploração dos tremvias electricos.

Também o estão as que se disseram sobre os perigos do fio aereo.

Houve electricistas conspicuos que demonstraram não ser possível a electrocuação pelos conductores aereos das ruas de Lisboa, mas a despeito d'essa afirmação científica, a pobre peixeira da Estephania teve morte á americana.

Sustentámos que a velocidade dos veículos, quando se abria o commutador no n.º 9, era em geral excessiva; que até nas rampas se não devia empregar tanta energia, que se traduz por maior numero de rotações do motor e maior velocidade de translação do carro.

Ponderámos que em ruas geralmente estreitas, com pequenos passeios marginaes, e com faixas de rolagem communs ao transito ascendente e descendente, era um perigo grave permitir-se uma grande velocidade.

Repetimos que os veículos deviam ser munidos d'un freio com que pudesse parar-se subitamente, freio manobrado por alavanca e não por manivella, com que se consiga suspender o movimento completamente a 2 metros no maximo, do ponto em que se estava quando se faz funcionar esse freio.

A nada porém se attendeu. Estavam todos encantados com a beleza das carruagens e com a velocidade dos transportes; só agora se vae reconhecendo que a velocidade tem seus perigos e que os veículos podiam ser mais perfeitos. Não falaremos de outros motivos.

\*

A discussão na camara municipal sobre a competência oficial da fiscalização da viação electrica de Lisboa encheu-nos de espanto.

Então a camara não tem um engenheiro, pago pela propria companhia, para a fiscalização technica dos seus serviços?

Não é a esse engenheiro que compete informar sobre horarios, sobre tarifas, estabelecer as determinações sobre as velocidades nos diversos pontos em que ha maior perigo para a circulação dos vehiculos?

Se, para os proprios comboios que percorrem as linhas ferreas em leito proprio, se prescrevem regras rigorosas no serviço de exploração quanto ás velocidades, quanto ás passagens por determinadas secções de linha; deve correr abandonado este serviço na viação d'uma cidade aberta ao transito de todos os vehiculos, peões e cavalleiros, entregue completamente á companhia, ou ao curto criterio dos conductores dos carros a que chamam guarda-freios?...

Para que serve então este fiscal; para que servem então os seus auxiliares?

Mas o nosso espanto não vem só d'ahi.

A camara concedeu as linhas, no uso do seu direito. Estabeleceu as suas condições. Interviu nos horarios e na fixação das tarifas. Então quer agora alienar a sua intervenção no assumpto só para se alhear á responsabilidade que possa caber-lhe na repetição d'estes desastres?

Não é justo que proceda assim.

Bem mais nobre será assumir a sua posição, arcar com as dificuldades do problema e impôr as suas condições, para bem dos municipes.

O Estado, pelo regulamento, pouco feliz, para as concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, intervém pela concessão de licença que é dada pela direcção geral dos correios e telegraphos depois de se ter verificado que as instalações satisfazem ás condições de segurança impostas pelo regulamento e respectivas instruções.

Pode também exercer fiscalização directa na exploração como se prescreve no § unico do artigo 1.<sup>o</sup> d'este desordenado e imperfeito regulamento. Mas isto não quer dizer que só elle a exerce.

O mais que se pode inferir é que, além da fiscalização da camara, ainda haverá a fiscalização por parte dos correios e telegraphos.

Nem o facto é novo. Está determinado que os projectos de obras municipaes, mesmo depois de aprovados pelas camaras, subam á sancção do conselho superior de obras publicas e minas. Não é para extranhar a intervenção do Estado também na exploração das linhas electricas urbanas.

O que o regulamento não tem nem podia ter, o que seria mesmo perigoso que tivesse, é um artigo que preceitue ou prescreva que a fiscalização sobre tarifas, sobre horarios, e portanto sobre velocidades de marcha, sobre secções de andamento demorado etc, fica exclusivamente a cargo do governo.

Aonde isso iria parar!... Com o desenvolvimento que vai havendo na viação electrica, seria necessário ter d'aqui a pouco tantos fiscaes electrico-telegraphicos, como fiscaes dos impostos!

A' camara municipal compete, sem a menor duvida, a primeira fiscalização.

E' a ella que cumpre estabelecer as regras sobre as velocidades de marcha dos carros, indicar onde o andamento tem de ser demorado, onde possa ter maior velocidade.

Tudo se reduz a isto — não permitir, sob pena de multas, velocidades tão grandes; prohibir o n.<sup>o</sup> 9 no commutador; exigir que se colloquem nos vehiculos novos freios ou travões de accão rapida e segura.

Se o luxo fiscal da direcção geral dos correios e te-

legraphos se não contentar com o serviço das *fuentes electricas*, com as provas das respectivas caldeiras de vapor e das machinas motrizes, com a inspecção das linhas e rēdes electricas, com a dos vehiculos, e quizer intervir tambem no trafego; se tiver pessoal em numero bastante e com a competencia suficiente; tanto melhor para o publico que é acautelado por fiscalização de duas ordens.

O que é indispensavel tambem, é reconhecer-se que não basta a fiscalização sobre o cumprimento fiel das condições impostas no titulo de licença.

Os carros da companhia dos carris de ferro não atingem as velocidades que lhe foram permittidas.

Apesar disso, porém, esta velocidade é excessiva, principalmente em ruas estreitas, cortadas por numerosas travessas, com pequenas faixas entre o paramento dos predios e os carris exteriores e que portanto não dão margem a que os vehiculos a cruzar possam vêrse e suspender o movimento a tempo de evitar o choque.

Tomem-se providencias. Marquem-se nas ruas da cidade, por signaes apparentes, as zonas em que só é permittido o andamento demorado — signaes de afrouxar. Prohiba-se a velocidade grande. Imponham-se novas condições.

A segurança publica está primeiro que uma clausula contractual que pela pratica se averigua não poder manter-se sem perigo.

E já agora mais um appello. Lance a camara os olhos para as posturas sobre as corridas dos automoveis por essas ruas! Ou então, se lhe desagrada essa responsabilidade, peça ao ministerio das obras publicas que crie um novo corpo de fiscalização ao lado dos fiscaes das vias ferreas e das industrias electricas — a fiscalização dos *teuf-teuf*!...

O. S.

#### **Novo regulamento**

Consta-nos que o sr. ministro das obras publicas levou á assignatura um decreto regulamentando o serviço dos carros electricos.

Fica assim demonstrado que não era bastante o regulamento ha pouco publicado pela inspecção dos telegraphos e das industrias electricas, como estava já demonstrado tambem que não era bastante a fiscalização technica do municipio.

## **PARTÉ OFFICIAL**

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria*

*Caminhos de ferro do Estado*

*Conselho de Administração*

Sua Majestade a Rainha Regente, em nome do Rei, attendendo á urgente necessidade da ponte sobre o Douro, no Pocinho, destinada á ligação dos dois troços da estrada real n.<sup>o</sup> 9, e construída por forma que possa mais tarde ser aproveitada para a linha ferrea do Pocinho a Miranda;

Considerando que se não obteve o resultado satisfactorio dos concursos celebrados em 30 de julho de 1901 e 30 de maio ultimo, nos termos dos decretos de 21 de fevereiro e 5 de dezembro de 1901;

Tendo em vista a legitima protecção que á industria nacional deve ser dispensada; e

Tendo sido cumprido o disposto no primeiro periodo do artigo 66.<sup>o</sup> do regulamento geral de contabilidade publica:

Ha por bem auctorizar a Administração dos Caminhos de ferro do Estado a contractar com a Empresa Industrial Portugueza a construcção da referida ponte e respectivas avenidas, segundo o projecto que fôr por ella elaborado de acordo com a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e que será previamente submetido á aprovação do Governo, depois de ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, devendo servir de base ao contracto preços unitarios não superiores aos aceitos pelo Governo para a construcção da ponte do Pinhão, segundo o projecto e proposta da Companhia Aliança, do Porto, aprovados por portaria d'esta data, e observando-se as seguintes prescrições na elaboração do projecto e do contracto:

1.º A ponte será de taboleiros sobrepostos, sendo o inferior destinado á estrada e o superior ao caminho de ferro de via larga, previsto no plano da rede complementar ao norte do Mondego, aprovado por decreto de 15 de fevereiro de 1900, devendo se construir desde já do taboleiro superior apenas a parte indispensável para o contraventamento das vigas;

2.º Na elaboração do contracto ter-se-hão em conta as prescrições do decreto de 5 de dezembro de 1901 e as condições do caderno de encargos do concurso de 30 de maio ultimo, aprovado por portaria de 7 de fevereiro do corrente anno;

3.º Nenhuma isenção de direitos será concedida ao material necessário para a construcção da ponte.

Paço, em 1 de dezembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade a Rainha Regente, em nome do Rei, a quem foi presente o processo de concurso publico efectuado em 2 de julho ultimo, para a construcção da ponte sobre o rio Douro, no Pinhão, e o projecto e respectivo orçamento, comprehendendo as avenidas de ligação da estrada real n.º 34 com as districtaes n.ºs 50 e 51, elaborado pela Companhia Aliança, do Porto, devidamente modificado em harmonia com as indicações do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, exaradas em consulta de 21 de agosto ultimo: ha por bem annullar o referido concurso e aprovar o mencionado projecto e orçamento, na importancia de 102:832\$203 réis, e bem assim, tendo sido satisfeito o disposto no primeiro periodo do artigo 66.º do regulamento geral da contabilidade pública, auctorizar a Administração dos Caminhos de ferro do Estado a contractar com a mesma companhia a empreitada geral de construcção da ponte e suas avenidas pela importancia total mencionada, nos termos do decreto de 5 de dezembro de 1901 e segundo as condições do caderno de encargos, aprovado por portaria de 7 de fevereiro do corrente anno.

Ha ainda por bem Sua Majestade a Rainha Regente, em nome do Rei, aprovar os seguintes preços unitarios propostos pela companhia e que servirão de base aos pagamentos parciaes, nos termos do referido caderno de encargos:

Um metro cubico de escavação em terra ordinaria—58 réis;  
Um metro cubico de escavação em rocha dura—567 réis;  
Um metro cubico de escavação no leito do rio—9\$830 réis;  
Um metro quadrado de empedramento—1\$520 réis;  
Um metro quadrado de ensaibramento e cilindrar—40 réis;  
Um metro cubico de chapa impermeavel—8\$068 réis;  
Um metro cubico de alvenaria hidráulica—4\$660 réis;  
Um metro cubico de alvenaria de enchimento—4\$790 réis;  
Um metro cubico de alvenaria de paramento irregular de granito—4\$930 réis;

Um metro cubico de alvenaria de paramento de granito—6\$856 réis;

Um metro cubico de cantaria de granito em aduelas—12\$000 réis;

Um metro cubico de cantaria de granito em cunhaes—11\$000 réis;

Um metro cubico de cantaria de granito em cornijas e acroterios—21\$401 réis;

Um metro cubico de cantaria de granito em guardas e lagedo—8\$330 réis;

Um kilogramma de aço laminado ou fundido em vigas de ponte—96,481 réis.

Paço, em 1 de dezembro de 1902.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o termo, datado de 23 de janeiro do corrente anno, de contracto celebrado com a Companhia Aliança, do Porto, representada pelo seu gerente, Joaquim Carvalho da Assumpção, para a empreitada geral de construcção da ponte sobre o rio Douro, no Pinhão, e suas avenidas, pela quantia total de 102:832\$203 réis, mandada contractar por portaria de 1 de dezembro de 1902: ha por bem aprovar o referido termo de contracto.

Paço, em 21 de fevereiro de 1903.—*Manuel Francisco de Vargas.*

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que, para cabal cumprimento das prescrições do decreto de 18 do mez findo, a Administração dos Caminhos de ferro do Estado dê começo aos

trabalhos de construcção da 1.ª secção da linha da Regoa por Villa Real a Chaves e á fronteira, comprehendida entre a Regoa e Villa Real, logo que tiverem sido concluidos e aprovados os respectivos trabalhos preparatorios incumbidos pela portaria da mesma data á Direcção do Minho e Douro, ficando assegurados á mesma administração, nos termos dos artigos 19.º, 58.º e 59.º do regulamento de 2 de novembro de 1899 e por forma igual á que foi prescripta para a construcção dos prolongamentos de Pias a Moura e de Faro a Villa Real de Santo Antonio, os recursos necessários para a construcção da referida secção.

Ha por bem outrosim o mesmo Augusto Senhor determinar que a referida administração mande proceder pela Direcção do Minho e Douro, logo que estejam terminados os trabalhos preparatorios de construcção da 1.ª secção, á elaboração do projecto das secções seguintes nas condições technicas iguaes ás prescritas para aquella.

Paço, em 25 de fevereiro de 1903.—*Manuel Francisco de Vargas.*

## Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias electricas

Usando das auctorizações concedidas ao Governo pelo artigo 115.º da organização dos serviços dos telegraphos, correios e fiscalização das industrias electricas, aprovada por decreto de 24 de dezembro de 1901, e pelo artigo 142.º da organização do respectivo pessoal, aprovada por decreto de 30 do mesmo mes: hei por bem aprovar o regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas, que faz parte d'este decreto e baixa assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, e os Ministros e Secretarios de Estado de todas as repartições, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 28 de fevereiro de 1903.—REI.—Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro—Arthur Alberto de Campos Henriques—Fernando Mattoso Santos—Luiz Augusto Pimentel Pinto—Antonio Teixeira de Sousa—Manuel Francisco de Vargas.

## Regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das industrias electricas

Artigo 1.º O estabelecimento e exploração de industrias de producção, transmissão ou emprego de correntes electricas, destinadas a illuminação, à transmissão de energia, à tracção—urbana, suburbana ou ferroviaria ou a qualquer outro serviço que não seja monopólio do Estado, fazendo uso de linhas ultrapassando os limites de uma propriedade particular, carecem:

1.º De concessão especial outorgada, conforme o caso, por deliberação do Governo ou por decisão devidamente sancionada da camara municipal respectiva, em harmonia com as disposições dos capitulos II e V da organização dos serviços de telegraphos, correios e industrias electricas, de 24 de dezembro de 1901;

2.º De licença especial do Governo, concedida pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, depois de se ter verificado que as respectivas instalações satisfazem ás condições de segurança impostas por este regulamento e respectivas instruções.

§ unico. A exploração das industrias, a que se refere este artigo, fica sujeita á fiscalização do Governo, que a exercerá exclusivamente pela Direcção Geral dos Correios e Telegraphos e pessoal da sua dependencia, salvo no caso de caminhos de ferro electricos construídos totalmente em leito proprio ou cuja via fôr construída em parte em leito proprio e em parte sobre estradas ordinarias, em que poderá ser exercida por outro serviço dependente do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, se se julgar mais conveniente.

Art. 2.º O estabelecimento e exploração de industrias electricas de qualquer natureza, cujas instalações estejam inteiramente comprehendidas no recinto de um edificio ou uma propriedade particular, ficam dependentes da licença prévia do Governo e da fiscalização, a que se refere o artigo 1.º, quando esse edificio ou propriedade não sejam isolados e do exercicio d'essas industrias possa advir prejuizo aos edificios ou habitações contiguas ou proximas, ou ás pessoas ou cousas que transitam pelas vias publicas ou do domínio publico.

§ unico. As instalações electricas existentes nas habitações ou propriedades particulares e ligadas á rede ou linhas electricas, ficam sujeitas á fiscalização do Governo.

Art. 3.º As empresas concessionarias de illuminação publica ou particular, de tracção electrica ou de quaesquer outros serviços publicos—municipais ou de outra ordem—em que se façam aplicações de electricidade, ficam sujeitas ás prescrições d'este regulamento e carecem da licença prévia a que se refere o artigo

1.º, qualquer que tenha sido a auctoridade que lhes tiver feito a respectiva concessão.

Art. 4.º O Governo reserva-se, nos termos do artigo 9.º da organização a que se refere o artigo 1.º d'este regulamento, o direito de suspensão de todo o serviço de qualquer industria electrica, ou de parte d'ella, sem indemnizações aos respectivos concessionarios ou proprietarios quando as conveniencias publicas o exigam.

Art. 5.º As disposições d'este regulamento não são applicaveis aos concessionarios de linhas telegraphicais, telephonicas ou outros meios de comunicação rapida, que constituam monopolio do Estado cujo estabelecimento e exploração estão regulados em diplomas especiaes.

Art. 6.º Os direitos e obrigações das empresas exploradoras de industrias electricas são as consignadas na organização dos serviços dos telegraphos, correios e fiscalização das industrias electricas, de 24 de dezembro de 1901, nos capítulos II, V e XI, e nos artigos 74.º, 111.º a 114.º salvas as disposições do artigo 81.º d'este Regulamento.

#### Concessões para o estabelecimento e exploração de industrias electricas

Art. 7.º Dependem de sancção legislativa:

a) As concessões de caminhos de ferro electricos de interesse geral ou de interesse particular, nos termos da legislação sobre caminhos de ferro;

b) As concessões para o estabelecimento e exploração de industrias electricas em que se estabeleça isenção de direitos alfandegarios ou outras clausulas que ultrapassem as atribuições do poder executivo.

Art. 8.º Serão feitas pelas municipalidades as concessões de iluminação publica e particular, as de tracção electrica e outras que fizerem uso de linhas electricas comprehendidas exclusivamente na area do municipio e sejam destinadas a serviços publicos das atribuições das camaras municipaes, quando nessas concessões se não estipulem clausulas que dependam de sancção legislativa.

§ unico. As concessões feitas pelas municipalidades com privilegio ou exclusivo ou que constituam monopolios, dependem sempre da sancção legislativa, salvo nos casos expressamente fixados no Código Administrativo.

Art. 9.º As concessões feitas pelas municipalidades ficam dependentes da aprovação do Governo, salvo as disposições da carta de lei de 12 de junho de 1901, relativas á organização administrativa especial dos distritos do Funchal e Açores.

As concessões aprovadas pelo Governo serão por este mandadas publicar no Diário do Governo com o respectivo alvará, sem o que não produzirão efeito legal.

Art. 10.º As concessões para o estabelecimento e exploração de industrias electricas que não são monopolio do Estado nem estiverem comprehendidas nas disposições dos artigos 7.º e 8.º d'este regulamento serão feitas pelo Governo, pelo Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria.

Art. 11.º As concessões do Governo ou das municipalidades poderão ser feitas mediante concurso público ou com dispensa d'esta formalidade, com as condições seguintes:

1.º Não se conceder privilegio algum, nem garantia de juro, de rendimento, isenção de atribuições geraes ou de direitos de alfandega;

2.º Observarem-se as regras geraes que o Governo entenda conveniente estabelecer em cada especie de instalação;

3.º Reservar-se o Governo o direito de suspensão de todo o serviço ou de parte d'ella sem indemnização de qualquer especie, mas sómente nos casos em que o interesse publico o reclame;

4.º Reservar-se o Governo o direito de fiscalizar o serviço, nos termos do § unico do artigo 1.º e impôr-lhe, por intermédio da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, no acto da concessão de licença, a que se refere o mesmo artigo 1.º, as condições de segurança que julgar convenientes.

§ unico. Não pôdem ser objecto de concessão o estabelecimento ou exploração de industrias electricas que são monopolio do Estado, salvas as disposições das leis especiaes sobre o assunto.

Art. 12.º Os requerimentos pedindo concessões para o estabelecimento e exploração de industrias electricas deverão ser presentes á Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, que depois de dar sobre elles o seu parecer fundamentado os remetterá á Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, quando se trate de assumptos que respeitem ou interessem aos serviços dependentes d'esta Direcção Geral.

O alvará da concessão será expedido pela Direcção Geral que tiver executado o expediente respectivo.

(Continua).

## LINHAS TRANSMONTANAS

Por portaria de 9 do corrente foram mandados elaborar os projectos das linhas do Pocinho a Miranda e do Valle do Tamega, Livração a Vidago, onde deve entroncar na linha da Regoa a Chaves.

Aquellas linhas haviam sido estudadas em 1887 para via larga.

No plano da rede complementar das linhas do Miño e Douro, decretado em 15 de fevereiro de 1900, figuram aquellas linhas judiciosamente classificadas para serem de via de 1m.

Preceituando o decreto de 6 de outubro de 1898, que mandou elaborar o plano da viação acelerada ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, que fossem estudadas, subsequentemente á classificação as linhas de que não houvesse projectos, estavam nesse caso as que, tendo sido estudadas de via larga, foram agora classificadas de via reduzida.

E como base de qualquer iniciativa oficial ou particular para a construcção de uma linha, deve ser o projecto precisamente estudado; acto de boa administração foi o que praticou o sr. ministro das obras públicas, mandando estudar aquellas duas linhas.

Foram prescriptas na portaria as condições technicas das linhas adoptadas para a de Regoa a Chaves, o que permitirá vencer sem grande dispêndio as consideraveis dificuldades que o accidentado do terreno oferece.

A cerca da importancia económica d'aquellas duas linhas muito ha que dizer; deixamos, pois, esse estudo para artigo especial.

## NOTAS DE VIAGEM

### XIII

#### O Valle do Broye—Santa Cruz

Esta linha, que só utiliza quem de Lausanna quer ir para o norte sem tocar em Berne, além de ser a mais directa, pouco conhecida é dos viajantes estrangeiros porque estes, quando descem para o Leman, aproveitam mais o percurso por Berne e Friburgo, ou o de Biel pela margem do lago. Razão para eu, que aprecio andar por caminhos menos batidos, na linguagem vulgar, me dirigir por ella.

Pois é bem interessante, atravessando cidades de pouco movimento, como Moudon, pelo menos até Payerne, cidade muito antiga, cheia de recordações dos romanos e da rainha Bertha de Borgonha que ahi viveu no seculo X.

Ahi muda de comboio quem vai para Yverdon, podendo aproveitar o intervallo para ver a cidade. Uma a duas horas são suficiente tempo.

A linha d'ahi a Yverdon toma logo a margem do lago de Neuchatel e só essa vista do lago serve, durante o percurso, de distracção ao excursionista.

Eis-me, pois, em Yverdon, numa pequena cidade de pouquíssimo movimento e portanto d'um socego apreciável.

Carros electricos, omnibus, trens de praça, não ha; apenas algum raro trem particular. Muita gente em bicicleta, rodando em diferentes direcções, e como não será assim se estas máquinas, em bom estado e modernas, se alugam a 30 centimos (70 réis) cada hora!

Cidade sem cafés, nem concertos, nem distracções al-

gumas, a apparição d'um circo de pelotiqueiros ambulantes era o caso do dia.

A grande roda tomára todos os melhores logares, os preços d'estes subiam de cotação e o empresario tirou uma grande receita.

Nada que ver senão a suave belleza dos campos vizinhos e eis-me soffrendo, na pratica, o que um anno antes havia previsto aos viajantes que queiram ir a Santa Cruz.

Era domingo — não havia comboio, e portanto preciso foi perder em Yverdon tempo que podia ser melhor aproveitado seguindo a viagem.

Mas preciso rectificar aqui a informação sobre o não funcionamento d'esta linha, attribuindo esta singularidade aos habitantes de Santa Cruz. Não senhores, elles, pelo contrario, bastante se lastimam de não terem comboios ao domingo; mas, ao contrario do que então disse, é o empresario da linha um abastado suíço, benemerito da sua terra, que a dotou, á sua custa, com o melhoramento da viação accelerada, o qual, fiel cumpridor do preceito religioso, não consente que o seu pessoal trabalhe em dias santificados.

A linha é d'elle, é elle que manda e que não se move aos rogos dos seus patrícios. Está no seu direito, afinal, e quem quiser que espere para segunda-feira; foi o que tive que fazer.

O material da linha é quanto pôde ser de modesto, e não primando pelo aceio que se nota em todas as carruagens das linhas suíssas.

A linha, de via estreita, é interessante porque, subindo sempre, á custa de grande desenvolvimento do traçado, em 24 kilometros, vencendo a diferença de nível de 671 metros, eleva-se a ponto de se gosar, lá do alto, um panorama vasto, sobre a Jungfrau e o Monte Branco, e toda a região do lago de Neuchatel, e do Leman.

Santa Cruz é uma aldeia sobre o monte, com poucas ruas, quasi todas em forte rampa, pequenos edifícios habitados por industriaes e suas fabricas de caixas de musica e relojoaria. E' a industria da terra.

Aos montes dos arredores fazem-se agradaveis passeios.

Descendo, deve-se preferir vir, em carro ou a pé, pela estrada ver as pittorescas gargantas do Covatana, tomando-se o comboio na estação de Vintebœuf.

Deixando a bella montanha, sigamos pela linha directa que de Yverdon nos traz a Genebra, e de que já estas *notas* teem tratado.

De Genebra tambem nada ha que dizer num jornal em que já tanto se tem falado d'essa cidade.

Como porém restam algumas linhas ao espaço regularmente consagrado a estes artigos, bom é ferir aqui um ponto que pôde ser de bom aviso aos viajantes na Suissa:

Em Genebra, como noutras cidades do estrangeiro, são, por varias agencias, organizados passeios em carros, para se ver a cidade e arredores.

Já aqui falei d'um serviço neste genero, em Hamburgo, pela agencia Case, que serve maravilhosamente os seus freguezes.

Não succede outro tanto em Genebra, com as excursões organizadas pela agencia Cook.

Estas são, umas ao monte Saline, onde se pôde ir mais commodamente em caminho de ferro; outras a varios pontos da cidade, museus, panoramas, etc.

Mas o curioso é que, dizendo o programma que tudo se vê mediante o simples pagamento do bilhete de excursão, chegados os passageiros aos panoramas, museus e parques onde se paga, teem que pagar se quiserem entrar.

E o mais revoltante é que os carros não teem comodidade alguma, nem o pessoal amabilidade para evitar aos passageiros qualquer incommodo.

E' assim que, se succede chover, a cobertura dos carros, uma simples lona permeável, não evita que tudo se molhe e o cocheiro e conductor nem sequer param o carro para que os passageiros se abriguem. Ha que aguentar sob a mais forte chuva todo o trajecto, e nem ha o recurso de abrir o chapéu, porque a altura do tejadilho não o permite.

Ahi fica o aviso aos incautos.

## O nosso commercio em 1902

Está publicado o *Boletim Commercial e Marítimo* do anno findo, o que representa um serviço publico bem organizado, porque não anda em atraso.

Os esclarecimentos que essa estatística nos fornece não são desanimadores, no que se refere ao desenvolvimento do nosso commercio.

No total a importação diminuiu 2.244 contos em relação a 1901 e a exportação aumentou 154 contos. São, pois, 2.400 contos a nosso favor que a balança comercial accusa; e se vamos vê em detalhe, por classes da pauta, como essa diferença foi produzida, não ficamos menos lisongeiramente impressionados.

Eis esse detalhe:

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1902	1901
I — Animaes vivos .....	4.210.004	3.348.008
II — Materias primas para as artes e industrias .....	26.257.103	25.966.895
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	6.417.025	6.458.561
IV — Substancias alimenticias .....	10.563.330	12.930.229
V — Aparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	3.523.386	4.578.988
VI — Manufacturas diversas .....	4.524.228	4.458.182
Taras .....	84.102	82.486
Totaes .....	55.579.178	57.823.349
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos .....	3.470.228	3.377.026
II — Materias primas para as artes e industrias .....	5.891.086	6.114.906
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras .....	992.405	1.333.072
IV — Substancias alimenticias .....	16.214.152	15.482.500
V — Aparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria, e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos .....	125.464	108.908
VI — Manufacturas diversas .....	1.742.354	1.865.188
Totaes .....	28.435.689	28.281.600

Como se vê, embora em pequena proporção, subiu o valor, o que quer dizer a quantidade das materias primas, significando maior emprego para o trabalho nacional, e ainda a diminuição que houve nesta mesma classe na exportação, prova que maior parte de producção ficou ainda no paiz.

E note-se que esta diminuição no total da importação se vem accentuando desde 1900, anno em que attin-gimos quasi 60.000 contos.

As substancias alimenticias figuram em diminuição pela menor entrada de cereaes, que foi só por si de 2.444 contos.

Menos 1.055 contos em apparelhos e machinas para a industria, isso não é animador; mas vejamos sobre que ramo incidiu mais esta diminuição:

Nos apparelhos e machinas achamos já 602 contos provenientes de machinas electricas, machinas diversas de mais de 1.000 kg, geradores de vapor, relogios de algibeira, tendo subido a importação das machinas de costura (das quaes entraram 16.534 em vez de 12.650 em 1901).

Nas embarcações e vehiculos temos diminuição de 302 contos, sobretudo em embarcações de vela de mais de 300<sup>m³</sup> de arqueação e 186 contos de carros, sistema americano ou Ripert, havendo augmento consideravel em material circulante para caminhos de ferro e em automoveis, dos quaes entraram no paiz 51 em 1902, contra 20 apenas em 1901.

O restante dos algarismos da importação não offrece diferenças, na comparação, que mereçam exame especial.

Sobre a exportação, se pouco augmentou em valor total, o seu detalhe não offerece grande interesse de apreciação por classes.

Em animaes vivos, a diferença de 93 contos apenas provem do menor numero exportado de cabeças de gado asinino, caprino, suino, vaccum e não especificado contra augmento do cavallar, lanigero e muar.

De materias primas, exportámos menos lã, menos pelles, cortiça, mais madeira, menos pastas de oleos vegetaes, mais pedras, menos sucata.

Nos fios e tecidos a diminuição é geral em quasi todas as manufacturas.

Nos comestiveis, o augmento é produzido pelos viñhos, 585 contos; cereaes, 100 contos; azeite, conservas, fructas.

Nas manufacturas diversas a diminuição é de 123 contos no total, o que pouco influe, mas no que se refere á de moeda de ouro e prata (que não figura nas verbas supra) a sua diminuição na saída foi de 424 contos na de ouro e o augmento na de prata de 106, o que ainda nos deixou 318 a favor.

A reexportação deu tambem, durante o anno, diminuição consideravel, sendo a

	1902	1901
Do estrangeiro .....	4.222.626	4.004.352
Das provincias ultramarinas...	7.955.913	9.503.582

O transito quasi que, real a real, se equiparou nos dois annos.

O rendimento das alfandegas diminuiu 724 contos, provenientes da grande diminuição de 1.041 contos nos impostos de cereaes, compensada em parte por augmento no imposto de barreiras, de pescado, real d'agua e diversas receitas. Nos outros rendimentos houve pois um augmento de 1.146 contos.

O movimento marítimo mostra augmento em todos os titulos, como se vê da seguinte comparação:

	1902	1901
Longo curso .....	entradas ..... 6.994	6.493
	saídas ..... 7.047	6.510
Pequena cabotagem..	entradas ..... 4.270	4.164
	saídas ..... 4.173	4.079
Longo curso e cabo- tagem reunidas....	entradas ..... 11.264	10.657
	saídas ..... 11.220	10.589

## COMPANHIA NACIONAL

Estava annunciada para o dia 14 a assembléa geral d'esta Companhia, a qual não se constituiu, como era de prever, por falta de numero, ficando adiada para 28 do corrente como já se annunciava no aviso que publicámos no numero passado.

O relatorio que lhe foi apresentado dá-nos os seguintes esclarecimentos sobre a situação da Companhia:

Os productos liquidos da exploração do conjunto das linhas, no exercicio de 1902, foram de 38:109<sup>00</sup> réis; em 1901 foram de 28:97<sup>00</sup> réis. Houve, portanto, um augmento de 9:137<sup>00</sup> réis.

Na linha de Mirandella a receita liquida em 1902 foi de 29:613<sup>00</sup> réis; em 1901 tinha sido de 23:966<sup>00</sup> réis. A diferença a mais, de 5:647<sup>00</sup> réis, provém de uma diminuição nas despesas de 706<sup>00</sup> réis e um augmento nas receitas de 4:881<sup>00</sup> réis.

Na linha de Vizeu a receita liquida em 1902 foi de 8:495<sup>00</sup> réis; em 1901 foi de 5:005<sup>00</sup> réis. A diferença a mais, de 3:490<sup>00</sup> réis, provém de uma diminuição nas despesas de 1:956<sup>00</sup> réis e um augmento nas receitas de 1:533<sup>00</sup> réis.

A situação da Companhia entra este anno numa nova phase, pelo que o relatorio se dedica a compendiar a historia do passado e os resultados que produziram as bem pensadas combinações e negociações a que chegou a commissão que em 1891 se propôz tirar a Companhia da situação embaraçosa a que ella então chegára.

O encargo era de obrigações que em 1892 era de 2.882:340<sup>000</sup> réis encontra-se hoje reduzida a réis 2.604:150<sup>000</sup> por 28.935 obrigações em circulação.

Da verba «Devedores e Credores» resta apenas pagar 65:074<sup>00</sup> réis, dos quaes 34:282<sup>00</sup> serão pagos em 1º d'abril proximo e os 30:791<sup>00</sup> réis pertencem a um créador falecido cujos herdeiros ainda não puderam receber, achando-se aquella importancia depositada.

Está pois, em situação normal a companhia e portanto a direcção propõe, e o conselho fiscal confirma, que no corrente anno, a começar no coupon n.º 28 a pagar em outubro, se comece a fazer o pagamento integral dos coupons, a 2<sup>00</sup> cada um.

O movimento durante o anno foi o seguinte:

	Número de passageiros		Número de tone-ladas em grande velocidade		Número de tone-ladas em pequena velocidade	
	1901	1902	1901	1902	1901	1902
Linha de Mirandella...	35.920	36.443	694	801	26.017	28.896
" " Vizeu .....	54.116	54.268	798	976	11.993	12.466
Totaes.....	90.036	90.711	1.492	1.777	38.010	41.362

Durante o anno findo a companhia mandou fazer nas suas officinas cinco vagons, que ficaram perfeitos em acabamento e solidez e por preço approximado ao que custariam sendo feitos fóra.

Sobre a linha de Mirandella a Bragança diz o relatorio:

Fomos em tempo procurados pelo concessionario da construção d'este caminho de ferro, que comnosco desejava entender-se para mais facil e mais rapidamente poder encetar os trabalhos, e levalos ao fim no prazo do seu contracto.

Manifestámos-lhe o nosso desejo de lhe ser agradaveis, promettendo-lhe todas as facilidades, que não importasse damno ou prejuizo para a Companhia, indicando-lhe, como primeiro passo, a necessidade de obter os capitais precisos para a construção.

Estão entabolasadas negociações preliminares, entre o concessionario e um grupo financeiro, para o fim desejado, tendo a Companhia sido ouvida em alguns pontos por ambas as partes, e dada a sua opinião para a hypothese possivel de uma combinação futura.

# PARTÉ FINANCIERA

## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 28 de fevereiro de 1903

### Activo

Capital empregado:	
Construção até Guimarães.....	827:970\$609
Prolongamento até Fafe.....	22:877\$487
Materiais em depósito .....	24:335\$761
Efeitos depositados e de caução.....	13:050\$000
Devedores diversos.....	22:035\$913
Exploração. Despesas gerais de 1902...	29:826\$856
" " " 1903...	4:402\$639
Gerencia (despesas da sede) de 1902....	3:081\$050
" " " 1903.....	373\$470
Conta de juros de 1902.....	27:950\$098
" " " 1903.....	325\$585
Dividendo de 1902.....	17:844\$000
Dinheiro em depósito .....	14:500\$000
Caixa .....	2:479\$724
<b>1.011:059\$192</b>	

### Capital: Passivo

Acções.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus créditos .....	115\$500
Por efeitos depositados e de caução.....	13:050\$000
Depósitos e fianças .....	1:980\$480
Contas em liquidação .....	3:321\$006
Exploração, receita geral de 1902.....	108:560\$022
" " " 1903.....	16:976\$870
Dividendos a pagar.....	1:979\$000
Juros de obrigações a pagar.....	1:311\$750
Retenções gerais.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:816\$127
<b>1.011:059\$192</b>	

Porto, 9 de março de 1903 — Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, O gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 12.<sup>o</sup> a 14.<sup>o</sup> dos estatutos, verificar-se-ha no dia 18 do corrente á 1 hora da tarde no escriptorio da Companhia—Rua Nova do Carvalho, 71, 2.<sup>o</sup>, o sorteio para a amortização de obrigações relativo ao 2.<sup>o</sup> semestre de 1902.

Lisboa, 11 de março de 1903.—O director de serviço, *Antonio Jose Gomes Lima*.

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1902

Quem lê as notícias que os jornais oficiais e notícios de políticos publicam sobre as disposições do sr. ministro da Fazenda pergunta espantado se só agora se reconhece a critica situação financeira do nosso tesouro.

Faz-se grande alarde de economias, de cortes de despesas, de rigorosa fiscalização de receitas; estamos conformes que isso é preciso, mas há quantos anos isso é preciso e aqui e em toda a parte se proclama, e não obstante temos visto espalhar os dinheiros públicos a mão larga, não em benefício do país, do seu crédito, mas para sustento e recreio de partidários e aumento e lustre de facções políticas.

Como que respondendo àquela trovão de economias, apresenta-se nas cortes um projecto de lei para que seja elevado o vencimento dos ministros.

Estariam d'accordo com esta proposta, se no mesmo decreto se estatuisse que, durante a sua permanência no poder, revertesse para o tesouro todos os vencimentos que lhes são conservados pelas companhias e bancos em cujas direcções essas pessoas tomam lugar quando não estão nos conselhos da coroa. Isso sim que seria rendoso para o tesouro.

\* As propostas de fazenda do sr. Mattoso dos Santos estão sendo estudadas nas comissões, parecendo que não ha ideia de modifical-as... senão para peior.

As associações comerciais vão reclamando e os jornais ministeriais prevenindo já o espírito público de qual será o parecer do governo, classificando de banais essas reclamações.

O que não nos parece banal é a atitude que o espírito público vae manifestando e de que é amostra o que se passa em Coimbra, provocado por um fiscal do governo que desde mais de um anno ali fundou os seus principios de zelo multatício.

Tanto apertou, este digno funcionário, a corda á garganta do povo, que ella estalou, e os chicotes estão acutando as faces do governo, com os tristes resultados de manter ali tal empregado.

Cuidado deve haver para que no resto do país não succeda o mesmo, se novas opressões vierem.

\* Anda atrasada a publicação dos balancetes do Banco de Portugal, saindo agora o de 28 de janeiro, o que torna depois de um mês e meio desinteressante qualquer analyse que d'elle fizemos.

Vão aparecendo mais relatórios de companhias e empresas industriais.

A dos «Phosphoros» teve um saldo líquido de 230:352\$520 réis a que o conselho de administração deu a seguinte aplicação, aprovada em assembléa geral de hontem.

10% para dividendo ao capital realizado, livre de imposto de rendimento.....	176:419\$500
Para Fundo de Amortização de Obrigações.....	21:600\$000
5% sobre rs. 223:871\$860 para Reserva Estatutária .....	11:193\$595
10% sobre rs. 118:020\$160 para o Conselho de Administração conforme o disposto no artigo 16. <sup>o</sup> dos Estatutos .....	11:802\$015
2% idem ao Conselho Fiscal .....	2:360\$405
Para a Caixa de Socorros do Pessoal Operário .....	1:000\$000
Saldo para conta nova .....	5:977\$005
	<b>230:352\$520</b>

A de «Seguros Fidelidade» teve um saldo inferior ao do anno passado, em consequencia das indemnizações que durante o anno teve de pagar em maior numero do que nos annos anteriores, aumento de imposto camarário, etc.

Do saldo de 67:375\$576 réis foi feita a distribuição de 50\$000 réis por ação.

A «Empresa Cerâmica», cuja assembléa está anunciada para 24, teve um lucro de 20:559\$496 réis que, com o saldo do anno anterior, permite a seguinte repartição:

12% para dividendo .....	Rs. 15:600\$000
6% para a aplicação do artigo 30. <sup>o</sup> .....	1:233\$000
5% para fundo de reserva .....	1:027\$974
10% para amortização de material .....	2:055\$959
50% da verba de 642\$004 réis para cumprimento do artigo 42. <sup>o</sup> .....	521\$002
Para imposto de rendimento e conta nova .....	766\$413
Total dos lucros....	Rs. 21:004\$907

A emissão da 2.<sup>a</sup> série d'acções d'esta Empresa, a que nos referimos no numero passado, mais que triplicou o capital emitido, pelo que, tendo que ser garantidas as acções na proporção de 50% das existentes, a proporção na repartição foi de 1/3 do subscripto.

\* Continuou a haver razoável abastecimento de dinheiro, tanto no mercado de Lisboa como no do Porto para descontos que se fizeram entre 6 e 5%.

O movimento bolsista pouco animou, subindo, no entanto, os títulos do Estado, Banco Lisboa & Açores, acções da Companhia Real, da dos Phosphoros, e especialmente as da Moagem, em virtude do novo trust.

As Ambacas subiram mais 1\$500 réis, ficando ainda compradores a 97\$800, sem papel.

### Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres go d/v ..	42 1/8	42 13/16	Desconto no Banco de Portugal.....
" cheque ..	42 1/2	42 7/16	5 1/2 %
Paris go d/v.....	670	671	No mercado.....
" cheque ..	675	676	6 %
Berlim go d/v.....	271	272	Agio Buenos Ayres .....
" cheque.....	274	276	Cambio do Brazil.....
Francfort go d/v ..	271 1/2	272 1/2	Premio da libra....
" cheque ..	274 1/2	276 1/2	1 \$ 150
Madrid cheque ..	830	850	e
			1 \$ 170

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO												
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	
Lisboa: Inscrições de assent.	39,40	39,35	39,35	39,35	39,35	39,35	39,40	39,60	40	40	-	39,90	-
" coupon	39,36	-	39,26	39,20	39,20	39,29	39,37	39,50	-	39,90	-	-	-
Obrig. 4% 1888.....	21.000	21.000	21.000	-	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	-	21.000	20.950	-
" 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon ...	-	49.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.800	-
" 4 1/2 % assent.....	-	56.500	-	56.700	-	56.700	-	57.200	-	57.000	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	56.500	-	56.600	-	-	56.700	-	-	-	57.000	57.000	57.000	-
" 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	161.000	161.400	-	-	155.300	155.300	155.000	-	155.000	-	155.000	155.000	-
" Commercial.....	-	131.000	-	-	-	-	-	-	-	133.000	-	133.000	-
" N. Ultramarino..	118.000	117.500	117.500	-	118.000	118.500	118.000	117.500	117.800	117.000	118.000	117.900	-
" Lisboa & Açores.	120.000	-	-	-	-	123.000	123.000	-	123.000	-	123.000	123.000	-
" Tabacos coupon....	146.600	-	146.400	146.500	146.300	-	146.300	-	-	-	-	146.500	-
" Comp. Phosphoros.	87.500	87.900	87.900	87.800	87.800	88.000	88.500	88.600	88.500	88.000	88.800	-	-
" Real.....	31.000	31.000	31.000	30.400	30.350	30.200	30.500	30.500	-	30.400	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	-	-	-	-	-	94.500	-	-	-	94.500	94.500	94.500	-
" 5% .....	-	-	-	-	91.500	91.500	91.700	91.700	91.500	91.500	-	91.600	-
" Comp. Phosphoros.	-	-	92.200	-	-	-	92.000	92.000	92.000	-	-	92.000	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	82.500	-	-	-	82.000	-	-	-	82.400	-	81.500	-
" " 3% 2.º grau	40.100	-	39.550	39.550	-	39.650	39.700	39.700	-	39.700	39.800	39.800	-
" C. Nacional .....	78.000	78.000	77.900	77.900	77.700	77.700	77.500	77.500	77.500	77.500	77.500	77.400	-
" Atravez Africa....	97.000	-	97.000	-	-	-	-	-	-	98.000	98.000	-	-
Paris: 3% portuguez.....	33	32.37	32.45	32.52	32.35	32.30	32.25	32.27	32.27	32.43	32.20	-	-
Acções Companhia Real...	135	139	139	137.50	-	-	133	133.50	-	134	-	-	-
" Madrid Caceres.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha..	222	225	230	229	228	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	340	343	344	345	346	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	196	200	-	199	198.50	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	364	367	366.50	365	366	366	365	365.50	364.50	365	-	-	-
" " 2.º grau	179	179	179	117.50	117.50	177	175	175.50	175.50	176	-	-	-
" C. Beira Alta.....	116.50	118	118	119.50	118.75	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres. ....	-	138	-	-	-	139	138	-	138	139.75	139.50	-	-
" N. Hesp. (1.º hyp.)...	364.25	368	368	369	369	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	64.50	64.62	64.62	64.62	64.62	64.37	64.25	64.25	64.25	64.25	64.25	-	-
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....	-	85.68	85.68	85.68	85.68	85.68	86	86	85.50	85.50	85.50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	84.75	84.75	84.75	84.75	84.75	84.75	84.75	84.75	84.75	84.75	84.75	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1903-1902		1902-1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Kil.	Totais Réis	Kilom.	1903-1902 Réis	1902-1903 Réis
COMPANHIA REAL	da a								
Antiga rede e nova não garantida...	12 18 Fev	693	75.857.000	109.461	693	61.773.504	89.139	527.848.000	527.227.284
	19 25 "	"	69.923.000	100.898	"	61.773.504	89.139	597.771.000	589.000.788
Nova rede garantida .....	12 18 Fev	380	7.872.000	20.715	380	8.434.496	22.196	76.668.000	72.201.716
	19 25 "	"	12.395.000	32.618	"	8.434.496	22.196	89.063.000	80.636.212
Sul e Sueste.....	15 21 Jan.	511	22.867.395	44.750	488	23.407.765	47.966	67.991.495	69.083.265
	22 28 "	"	23.100.730	45.206	"	23.109.525	47.355	91.092.225	92.192.790
Minho e Douro.....	15 21 Jan.	358	21.055.746	58.814	358	24.842.690	69.342	62.977.416	67.939.435
	22 28 "	"	31.688.348	88.514	"	28.407.513	79.350	94.665.764	96.347.140
Beira Alta.....	29 4 Fev	253	8.688.388	34.341	253	7.540.010	29.802	34.107.328	31.729.584
	5 11 "	"	6.904.129	27.289	"	5.027.935	19.873	41.011.457	36.757.519
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	12 18 "	"	6.826.171	26.980	"	4.854.494	19.187	47.837.628	41.612.013
	17 23 "	"	2.268.378	21.603	"	1.816.012	17.295	90.623.615	85.271.264
Guimarães .....	24 31 "	"	2.007.341	19.117	"	1.397.039	13.305	92.891.993	87.087.276
	15 21 Jan.	34	1.499.345	44.098	34	1.459.045	42.913	4.284.775	4.113.565
Porto à P. e Famalicão	22 28 "	"	1.437.690	42.285	"	1.368.965	40.263	5.722.465	5.482.530
	29 4 Fev	"	1.714.388	50.423	"	1.379.693	40.579	7.436.853	6.862.223
Norte de Hespanha ..	12 18 Fe								

## CINTRA Á PRAIA DAS MAÇÃS

Reuniu no sabbado, 14, a assembléa geral d'esta companhia, para apresentação do relatorio. Presidiu o sr. Antonio Adriano da Costa, estando presente quasi todo o conselho de administração, direcção e conselho fiscal.

O relatorio foi aprovado e dando nelle o conselho fiscal um voto de louvor ao de administração, o sr. Miguel Borja, como presidente, agradeceu á assembléa.

Procedendo-se ás eleições para os cargos de presidente da assembléa geral, vago pela desistência pedida pelo sr. José d'Azevedo Castello Branco e de um membro do conselho, por igual pedido do sr. Sousa Lara, ficaram eleitos os srs. presidente da assembléa geral: Antonio Adriano da Costa; vice-presidente, George Lambert. Administração: efectivo, doutor Annibal Cid; substituto, Hypacio Brion. Conselho fiscal: efectivo, doutor Sousa Rodrigues, Antonio Serrão França e Henrique Munró; substitutos, doutor Pinheiro Chagas e Pereira Chaves.

Por falta de espaço somos forçados, á ultima hora, a deixar para o proximo numero a noticia que tínhamos feito sobre o relatorio.

## EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ

Já aqui nos referimos á grandiosa exposição que o estado de Missouri, Luisiania, se prepara para realizar no proximo anno.

Será esta a terceira exposição universal que se faz nos Estados Unidos; cada uma d'estas celebrando um acontecimento nacional: a de Philadelphia, em 1876, comemorava o centenario da independencia; Chicago, em 1893, da descoberta da America por Colombo; S. Luiz, em 1904, celebra o centenario do resgate d'aquelle territorio, comprado á França em 1803-1804.

Para commemoar este acontecimento, o governo da Luisiania faz os mais grandiosos projectos de uma magnificencia até hoje não vista—mesmo nos Estados Unidos.

Pelo volume 4º do *Boletim da Exposição* que acabamos de receber vê-se que quasi todos os paizes do mundo já responderam, dando as suas adhesões, e alguns mesmo já mandaram os seus delegados escolher os locaes para a instalação dos pavilhões especiaes.

Portugal não figura nesse numero e será um grande erro se não se fizer representar neste certamen.

E' certo que ahi poderemos apresentar muitos dos nossos artigos de exportação de que nos convém abrir mercados na America ou alargar os já existentes.

Mas não é menos exacto que, a cada exposição a que concorremos, levamos uma tal quantidade de *amostras* dos nossos commissarios, sub-commissarios, adjuntos, addidos, supplementares, e outros adjectivos redundosos, que esse concurso representa invariavelmente um grande encargo para o thesouro.

Occasião é, agora que tantas economias se aprengam, de começar a exemplificar como uma nação de poucos recursos financeiros pôde figurar dignamente numa exposição estrangeira, procedendo com toda a parcimonia nas suas despesas, tanto de representação, para a qual bastaria o nosso ministro residente e um adjuncto, no local, como de instalação, prescindindo-se dos grandes pavilhões, em que, para mais, não temos dado grande testemunho do nosso gosto artistico.

Haja em vista o detestável tinteiro e a vacaria que installámos em Paris, ha tres annos.

Sem prejudicar mais larga descripção, que faremos, do que projecta ser esta grandiosa festa cujos preparativos causam o maior entusiasmo entre os luisianos, diremos já que, pelo que se refere á industria dos transportes, foi ella considerada um ramo de tal importancia, que lhe foi reservado um grupo inteiro da exposição.

Só o Palacio dos Transportes ocupará uma area de 6 hectares, tendo 157 metros de fundo por 390 de comprimento.

As disposições interiores darão mais de 6 kilometros de via para a exposição de material de caminhos de ferro, e largo espaço para a de transportes maritimos, automoveis e outros vehiculos de todas as classes e de todas as fórmulas.

A disposição do edificio já por si indicará a sua applicação, tendo sido dada aos grandes arcos das extremidades e do corpo central a apparencia da entrada de uma grande estação.

A parte ferro-viaria comprehenderá tudo que se relaciona com esta industria, desde a sua construcção, organização e exploração, até a mais pequena ferramenta de operario.

O material circulante figurará da forma a mais completa, representado por locomotivas de todos os sistemas, salões, carruagens, dormitorios, restaurantes, vagons de mercadorias e finalmente todos os modernos sistemas d'illuminación e aquecimento, freios, signaes, reproducções d'officinas de construcção e reparação, etc.

Para a condução dos objectos como para a das pessoas, serão installadas linhas ferreas dentro da exposição, algumas das quaes vão mesmo até o interior dos pavilhões, galerias e palacios, e ligam com as grandes rôdes da America.

Para dar uma idéa da importancia da exposição, basta dizer que ella ocupa uma área de 250 hectares tirados do *Forest Park*, que fica com igual terreno ligado ao da exposição por numerosas estradas e vias ferreas.

E para terminar, por hoje, digamos que esta exposição apresenta uma novidade bem em contrario de todas as outras, *não fazendo pagar quantia alguma aos expositores* que ali concorrerem, os quaes terão apenas que conformar-se com os regulamentos e entender-se com o commissario respectivo ao seu paiz.

No interesse de podermos fornecer aos industriaes do nosso paiz esclarecimentos, completos quanto possível, sobre esta exposição, pomos á disposição dos nossos leitores, nesta redacção, alguns que já temos, e vamos entender-nos com a respectiva direcção, com a qual estamos já em relações, para que nos habilitem a dar qualquer informação que nos seja pedida.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Benguela.** — Segundo telegramma recebido d'esta cidade foram no dia 1 inaugurados os trabalhos do caminho de ferro de Lobito.

A cerimonia realizou-se na succursal da Companhia Commercial de Angola, onde esta estava representada pelo seu director sr. Sousa Lara, com a assistencia do governador geral, do distrito e de altos funcionários.

Foi ahi oferecido pelo representante do concessionario Robert Williams um banquete ás auctoridades e ás principaes pessoas do commercio, sendo levantados

entusiasticos brindes a el-rei, á familia real, ao ministro e ao governador, o qual, commemorando tão importante acontecimento, levantou o estado de sitio de aquelle districto, o que encheu a todos de jubilo.

**Evora a Ponte de Sôr.** — Uma commissão de lavradores e proprietarios de Evora, Arrayolos, Pavia, Ca-beção e Mora espalhou uma circular por todas as povoações interessadas nessa projectada linha pedindo-lhes que evidem todos os esforços para que o governo decrete quanto antes aquella construcção.

Pela sua parte as povoações que receberam o convite já tambem trabalham nesse sentido com todo o entusiasmo.

Ao que nos parece, a ideia seria formar uma grande commissão de todos as pessoas, e tratando essa de obter concessões de terrenos e outras facilidades prestadas pelas localidades que vão beneficiar com a linha, dirigir se hia ao governo que assim poderia attender com mais presteza tão justos desejos.

**Questão do Douro.** — Foi dada em 28 de janeiro findo e agora publicada no *Diario*, a pedido da cama-ra dos Pares, a sentença arbitral sobre a antiga ques-tão da construcção da linha do Douro, entre o estado e os empreiteiros Combemale & Michelon.

Os arbitros, que eram os srs. Serpa Pimentel, Emile Cartier e engenheiro Lourenço da Silveira, resolveu que a indemnização a pagar é de 77.410<sup>00</sup> 496 réis, em moeda corrente, sem desconto ou aumento de cam-bio ou agio, contando-se apenas o juro de 5% desde 23 de fevereiro do anno passado, data do compromisso para a constituição do tribunal, e que as despesas do processo sejam pagas, por metades, entre o gover-no e os empreiteiros.

**Cintra a S. Pedro.** — A companhia de Cintra à Praia das Maçãs pediu ao governo o prolongamento da sua linha até S. Pedro, e licença para substituir o carril de ranhura pelo vignole, o que muito deve facilitar a construcção das suas linhas.

**Pedido de linha.** — Os srs. Eduardo Mattos e José da Cunha requereram superiormente a concessão e ex-ploração d'uma linha de tracção electrica entre Braga e Prado, pela estrada real ou distrital n.º 27, de Me-são Frio a Ponte de Lima.

**Questão de terrenos.** — Em ampliação da noticia que démos, sob este titulo, no numero passado, temos a noticiar que no dia 2 não apareceu proposta alguma para a compra dos terrenos que a Companhia Real pre-tendeu vender em frente da doca de Santo Amaro.

E natural era que assim sucedesse, havendo con-testação sobre elles.

A companhia fez notificar á Carris de ferro, que, ten-do-lhe concedido temporariamente e a titulo meramente precario enquanto a Companhia Real não enten-desse conveniente retiral-a, licença para ter assentes em terrenos d'ella carris de que se serviria sem onus al-gum, lhe retira a licença que voluntariamente lhe conce-deu; que, consequentemente, deve a Companhia Carris levantar o material da linha e quanto tenha naquelles ter-renos e deixar de passar por elles; e que, sem prejuizo de outros procedimentos, exigirá a indemnização por perdas e danos da Companhia Carris, por falta de cumprimento da obrigação de remover aquelle mate-rial, e pela diminuição de preço, falta de concorrentes e mais prejuizos que lhe resultem da infundada pre-tensão a qualquer serventia que a Companhia Carris se arrogou.

Em vista do exposto, a Companhia Real vae intentar a acção por perdas e danos contra a Carris.

Bem grata se mostra esta pelas concessões — algu-mas extraordinarias — que a Real lhe fez!

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAÑA

As receitas totaes das principaes companhias de caminhos de ferro hespanhoes durante o anno findo, e cuja extensão é de 9.952 kilometros, mais de tres quartas partis de toda a rede, ele-varam-se á enorme cifra de 255.200.119 pesetas sendo o augmen-to alcançado pelas mesmas em comparação com o anno de 1901, de 15.946.002 pesetas, e sendo a média em todas ellas por kilome-tró e por anno, aumentando em 13.128 pesetas.

E' a seguinte a extensão da rede de cada companhia :

Norte de Hespanha.....	3.656	kilometros
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	3.650	"
Andaluces.....	1.067	"
Madrid-Caceres-Portugal e Oeste.....	777	"
Linares-Almeria (Sul).....	240	"
Medina-Zamora e Orense-Vigo.....	299	"
Zafra-Huelva.....	180	"
Medina del Campo-Salamanca.....	77	"

Eis a comparação do que cada uma das oito citadas compa-nhias logrou obter em receitas e aumentos no exercicio passado.

#### Norte

Receita.....	113.305.084,89	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	5.467.620,55	"
Producto kilometrico.....	30.991,55	"
" " " augmento s/ 1901.....	1.495,53	"

#### Madrid-Zaragoza-Alicante

Receita.....	101.341.251,86	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	6.572.754,78	"
Producto kilometrico.....	27.764,73	"
" " " augmento s/ 1901.....	2.800,21	"

#### Andaluces

Receita.....	22.001.405,00	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	2.193.800,00	"
Producto kilometrico.....	20.610,87	"
" " " augmento s/ 1901.....	2.050,13	"

#### Madrid-Caceres Portugal e Oeste

Receita.....	7.715.252,81	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	510.978,27	"
Producto kilometrico.....	9.029,54	"
" " " augmento s/ 1901.....	665,43	"

#### Medina Zamora-Orense-Vigo

Receita.....	3.615.728,72	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	262.986,40	"
Producto kilometrico.....	12.126,19	"
" " " augmento s/ 1901.....	913,01	"

#### Linares Almeria (Sul)

Receita.....	3.845.788,54	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	510.959,81	"
Producto kilometrico.....	15.633,21	"
" " " augmento s/ 1901.....	2.113,18	"

#### Zafra-Huelva

Receita.....	2.147.532,98	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	322.028,83	"
Producto kilometrico.....	11.930,73	"
" " " augmento s/ 1901.....	1.789,04	"

#### Medina del Campo-Salamanca

Receita.....	1.228.064,79	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	99.783,14	"
Producto kilometrico.....	15.948,89	"
" " " augmento s/ 1901.....	1.295,8	"

Do saldo provavel de lucros, depois da liquidação official do anno, dependem melhorias e acquisitions do material que aqui anunciamos, tanto na rede do Norte como na do Meiodia, e esta ultima, além de grandes compras de material e importantes obras, projecta a da nova estação de Barcelona, avaliada em 14 milhôes de pesetas, e que será não só a melhor de Hespanha, como pode-rá rivalizar com as de mais fama do estrangeiro.

Torna-se a falar d'um projecto de lei que ha annos se está

discutindo para a construcção da rede de caminhos de ferro secundarios.

Foram propostas ao governo varias combinações que consistem em facilitar um capital amortizavel durante 45 annos com a annualidade que hoje se destina ás obras publicas.

O juro não se pôde determinar, mas, supondo que seja de 5%, apresentava um capital de 800 milhões que, ao cambio de 92%, daria livres 736 milhões de pesetas.

Com estes 736 milhões, a empresa entregava ao governo em estado de exploração uma rede de 3 a 4 mil kilometros de caminhos de ferro secundarios, segundo o plano que o governo apresentasse, e o restante facilital-o-hia em effectivo para destiná-lo á construcção de estradas, canaes, etc.

Attribuem-se ao ministro das obras publicas outros projectos de lei sobre caminhos de ferro secundarios que alterarão o que ao encerrarem-se as cōrtes deixará approuvado o senado.

Parece no entanto que este projecto não chegará a ser convertido em lei durante o corrente anno porque quando se esteja em condições de renovar este assumpto, chegará junho, succede-se o verão e assim se corre o risco de que o projecto tão esperado seja lei para 1904, ou ainda mais tarde.

#### AFRICA FRANCEZA

Foi aberto á exploração o primeiro troço da linha de Dahomey entre Cotonu e Atogou, com 65 kilometros de extensão. Está assente a linha tambem entre este ponto e Toffo com 22 kilometros para o Norte. Atinge-se assim o Lama, valle que divide ao meio a região de Dahomey. Segue-se a construcção do ramal de Paú a Uidá com 14 kilometros.

Actualmente circulam os comboios em 87 kilometros de linha. Foi construido por engenheiros militares franceses.

Espera-se attingir brevemente Abomey e em 1904 Paúnhan.

#### ETHIOPIA

Os jornaes franceses affirmam que o Negus Menelik não pensa em retirar á companhia franceza dos caminhos de ferro ethiopicos, a concessão da linha que deve ligar o Nilo ou a linha de Kartum-Uganda com a capital da Ethiopia.

Parece até que insiste com a companhia para adeantar os trabalhos da construcção da linha Djibuti-Hanar para Addis-Ababa no Nilo.

#### ESTADOS UNIDOS

De Nova-York a Boston em tremvia parece um exagero, mas os americanos são extraordinarios em tudo.

Falta apenas construir poucos kilometros para que fiquem unidas as redes das tremvias de Nova-York e Boston. A distancia entre as duas cidades é de mais de 400 kilometros; pois todavia tem havido já muitas pessoas que na primavera, verão e outonno fazem viagens de recreio ou excursão de uma a outra cidade pelas zonas percorridas pelas tremvias, regressando regularmente ao ponto de partida em caminho de ferro, e utilizando uma pequena secção d'este no pequeno trajecto que carece de tremvia entre Nova-York e Boston.

#### REPUBLICA ARGENTINA

Foi inaugurado o ramal de Isla Verde a Monte Maiz, na linha ferrea Central Argentina.

Foi aberto ao serviço publico a nova estação de Arbabitos na mesma linha.

Foram approvados os projectos para a construcção da linha de S. Francisco a Villa Maria.

Os estudos foram feitos pela companhia franceza das vias ferreas da província da Santa Fé.

## Arrematações

#### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

##### Fornecimento de carvão de pedra

No dia 13 de abril pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 7.200 toneladas inglezas de carvão de pedra de qualquer das seguintes proveniencias:

Albion, Cambrian Navigation, Cory's Merthyr, Cyfarthfa, Dowlais Merthyr, Ebbw Vale, Ferndale, Great Western, Hood's Merthyr, Lancaster's Griffin Nantiglo, Lewis Merthyr, Naval, Newport, Abercarn Black-vein, Nixons Navigation, Ocean Merthyr, Risca, Russell's New Black-vein, Standard, Tredegar, Western Valley Black-vein.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os

dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun. O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 13 de fevereiro de 1903.

#### Fornecimento de archotes

No dia 16 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 1.800 archotes d'esparto.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, (edificio da estação de Santa Apolonia), todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio exterior da estação central do Rocio,

Lisboa, 20 de fevereiro de 1903.

#### Caminhos de Ferro do Estado

##### Direcção do Sul e Sueste

##### Fornecimento de 250 toneladas de carvão de forja

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 28 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 250 toneladas de carvão de forja.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que efectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisorio da quantia de 38.000 réis.

O concorrente a quem fôr feita a adjudicação terá de reforçar o seu deposito provisorio com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisorio.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde pôdem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 6 de março de 1903.



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO

DE

FIGADOS

DE

BACALHAU

Para  
uso  
medico

PREPARADO SOB A DIRECÇÃO

do  
Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

Pereira & Lane

100. Rua de S. Julião. 2.  
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

A. Peixoto d'Oliveira e Silva  
Rua dos Mercadores. 66, 1°

# Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

A fabrica de bombas mais importante e de maior producção na Allemanha

DIRECÇÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

## BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

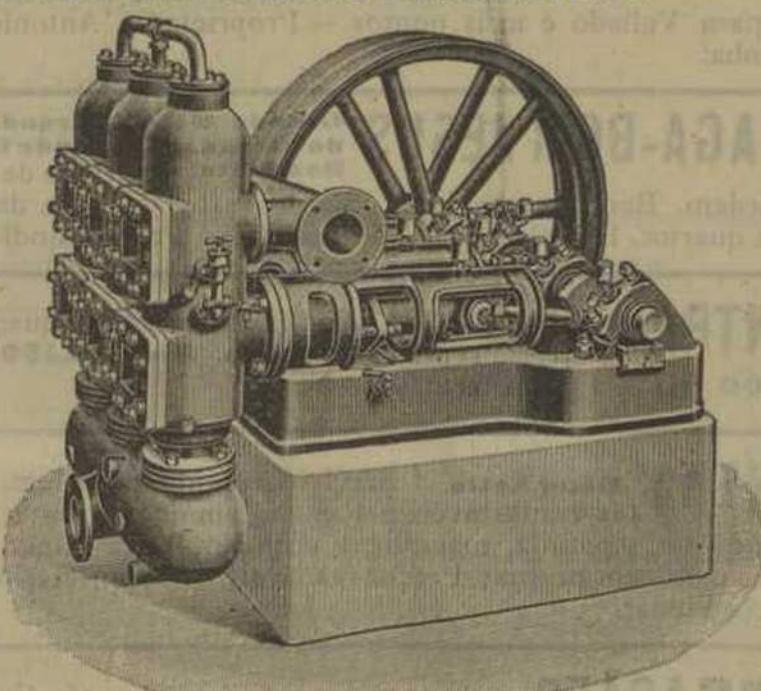
Todas as construcções, usos e capacidades  
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



**BOMBA DE VAPOR DUPLEX**  
Para alimentação de caldeiras e outros usos

## BOMBAS

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



## ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orcamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir

## BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direcção telegraphica— DUPLEX-BILBAO

Sociedade Anonyma

# SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÉGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

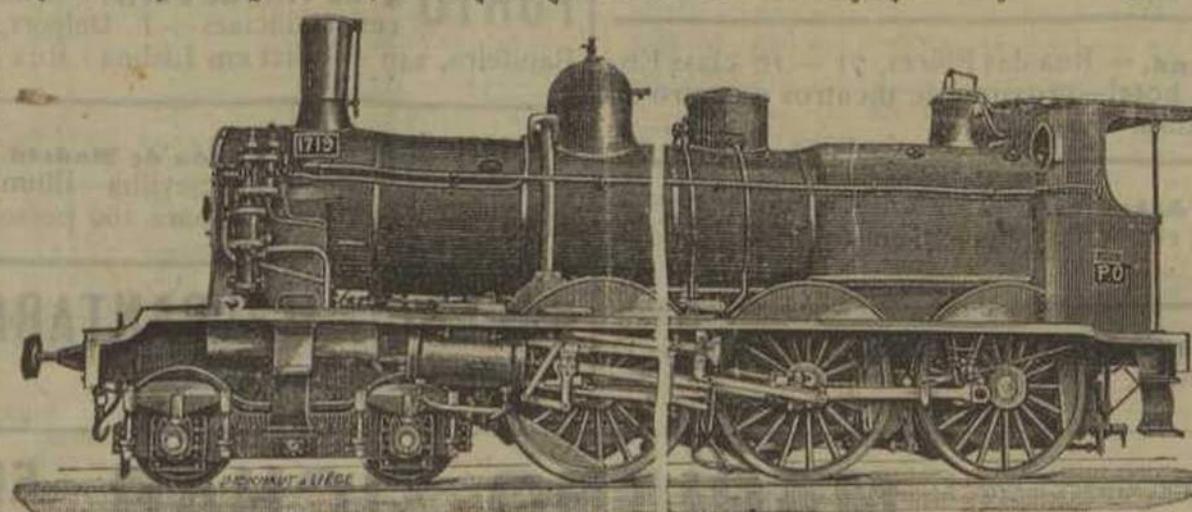
TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÉGE

Sede Social: Rue St. Léonard, 1, Liège

Oficinas

Hayeux, 69, Herstal

## CONSTRUCÇÃO 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. Orcamentos 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 fóle, máquinas de extração, caixas de vapor, bombas e máquinas de esgotamento, motores móveis, locomotivas.

Fundição de ferro para todos os productos de moldagem conforme o plano ou mo delos. 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 referencias principalmente em Espanha e Portugal.

Instalações eléctricas, motores especiais para iluminação, transmissão de força e de tracção.

Instalações de oficinas de construção e reparação.

Motores a gás de 45 a 1.000 cavalos de força.

Instalações de refinarias 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 locomoíveis, numerosos tipos de caldeiras fixas. Productos de grande e pequena caldeiraria em ferro e em cobre.

# 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 EXPERIENCE 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, 18500 réis a 25000 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 inexcediveis 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 Espanha.

### LEIRIA

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

### LISBOA

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

### LISBOA

**Hotel Durand.** — Rua das Flôres, 71 — 1<sup>st</sup> class English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

### LISBOA

**C. Mahony & Amaro.** — 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 Espanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



→ MADRID

Pecam-se prospectos.

## MARIANO SICHAR, ENGENHEIRO

Na parte inferior leva estampada a marca da fabrica



Esta é a representação de um lingote do genuino Metal Magnolia



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 30 de março sahirá o paquete **Nile** para

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

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.<sup>a</sup> — R. dos Capelistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de março de 1903

COMPANHIA REAL			LISBOA	QUELIZ	LISBOA	Lisboa	Badajoz	Lisboa	PAMP.	MANGAÚLDE	PAMP.
Partida	Chegada	Partida	Partida	Chegada	Partida	Chegada	b	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	11-0 m.	5-59 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	12-59 t.	8-30 n.	6-37 m.	6-50 t.	5-89 t.
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	140 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	3-0 t.	9-30 n.	—	—	—
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-40 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.	5-3 t.	11-0 m.	7-30 t.	6-37 m.	5-8 m.
7-0 m.	7-15 m.	7-32 m.	9-37 n.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.	9-0 n.	11-10 n.	—	—	—
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.	—	—	—	—	—	—
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	7-29 m.	8-27 m.	8-52 m.	7-50 m.	7-50 m.	—	—	—	—
8-5 m.	8-20 m.	8-85 m.	9-5 m.	10-10 m.	7-45 m.	8-44 m.	8-44 m.	—	—	—	—
8-30 m.	8-45 m.	9-2 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-2 m.	9-55 m.	9-55 m.	—	—	—	—
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	11-59 m.	—	—	—	—
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	12-40 t.	2-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	1-59 t.	—	—	—	—
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	4-40 t.	5-42 t.	3-0 t.	4-0 t.	—	—	—	—
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	5-40 t.	6-46 t.	5-0 t.	6-3 t.	—	—	—	—
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	7-0 t.	7-0 t.	—	—	—	—
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	8-0 n.	—	—	—	—
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	10-35 n.	11-40 n.	9-0 n.	10-0 n.	10-0 n.	—	—	—	—
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	1-32 n.	11-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	—	—	—	—
11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-28 t.	1-38 t.	1-3 t.	6-4 m.	6-48 m.	—	—	—	—
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	12-47 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	—	—	—	—
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-21 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	—	—	—	—
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	—	—	—	—
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	—	—	—	—
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	—	—	—	—
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	—	—	—	—
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	7-20 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	—	—	—	—
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	g 3-10 t.	—	—	—	—
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.	9-32 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	—	—	—	—
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	—	—	—	—
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	—	—	—	—
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	5-50 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	—	—	—
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	5-50 t.	8-0 n.	8-14 n.	g 7-55 t.	8-39 n.	—	—	—
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	10-10 n.	—	—	—
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	—	—	—	—
5-50 t.	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	—	—	—	—
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	Lisboa	Povoa	Lisboa	Lisboa	—	—	—	—
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.	6-35 m.	7-38 m.	7- m.	7-59 m.	—	—	—	—
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.	10-5 m.	11-3 m.	7-59 m.	8-56 m.	—	—	—	—
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 n.	3-10 t.	4-8 t.	11-15 m.	12-13 t.	—	—	—	—
7-45 t.	8-5 n.	8-17 n.	8-33 n.	10-55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	—	—	—	—
8-5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-54 n.	Lisboa	V. Franca	Lisboa	Lisboa	—	—	—	—
8-30 n.	8-45 n.	9-2 n.	9-18 n.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	—	—	—	—
8-50 n.	9-5 n.	9-22 n.	9-38 n.	12-35 n.	1-59 n.	7-45 t.	9-8 n.	—	—	—	—
9-15 n.	9-33 n.	9-47 n.	10-3 n.	Lisboa	b Santarem	Lisboa b	Lisboa b	—	—	—	—
9-35 n.	9-50 n.	10-5 n.	10-24 n.	6-0 m.	8-6 m.	11-40 m.	1-43 t.	—	—	—	—
10-0 n.	10-15 n.	10-32 n.	10-48 n.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	—	—	—	—
10-45 n.	11-3 n.	10-52 n.	11-8 n.	LISBOA b	ENTRONCAMENTO	LISBOA b	LISBOA b	—	—	—	—
11-30 n.	11-45 n.	11-35 n.	11-54 n.	4-45 t.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	—	—	—	—
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.	Lisboa	Pampilhos	Lisboa	Lisboa	—	—	—	—
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ	C. Sodré	8-45 m.	8-49 m.	9-18 m.	9-18 m.	—	—	—	—
8-5 m.	8-34 m.	1-3 n.	1-3 n.	12-30 n.	1-3 n.	—	—	—	—	—	—
C. Sodré	Cascas	C. Sodré	C. Sodré	6-15 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-24 m.	d 7-0 m.	8-0 n.	8-35 t.	8-35 t.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.	7-45 m.	11-0 m.	11-39 m.	d 12-10 m.	b 8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	a 9-10 m.	11-25 n.	a 3-57 t.	10-53 n.	9-30 m.	11-15 m.	10-20 m.	12-0 t.
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.	a 9-15 m.	7-30 t.	8-19 n.	5-50 m.	11-45 m.	12-35 t.	12-0 m.	12-5 m.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	11-17 m.	7-30 t.	—	—	11-45 m.	9-50 t.	10-20 m.	12-0 t.
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.	11-50 m.	9-30 n.	7-20 m.	—	11-45 m.	8-30 t.	9-50 m.	12-0 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 11-25 t.	12-2 t.	12-15 t.	1-24 t.	3-55 m.	6-40 m.	7-45 m.	9-40 m.	7-45 m.	9-40 m.
a 1-40 t.	2-17 t.	12-18 t.	1-24 t.	1-40 t.	10-15 m.	1-0 t.	11-39 m.	7-45 m.	11-5 m.	10-20 m.	12-0 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.	1-45 t.	7-30 m.	9-18 m.	c 4-10 t.	4-30 t.	4-42 t.	4-0 t.	3-5 t.
3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	3-15 t.	4-47 t.	7-54 t.	6-29 t.	4-30 t.	6-6 t.	3-15 t.	5-0 t.
3-15 t.											

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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



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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão, **Petropolis**. Sahirá a **27** de março. Agentes, E. Georges, Successores, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Bordeus**, (directo) vapor francez, **Atlan-**  
**tique**. Sahirá a **25** de março.  
Messageries Maritimes. Sociedade Torlades  
Rua do Ouro, 32.



**Cabedello**, Maceió, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor alemão **Paranaguá**. Sahirá a **22** de março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> R. dos Fan-  
queiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Lourenço Marques e Bahia, vapor francez **Santa Fé**. Sahirá a **21** de março. Agente, Augusto Freire. P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Cordillère**. Sahirá a **23** de março. Messageries Maritimes. Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



**Havre** e Hamburgo, vapor alemão **Chris-**  
**tiania**. Sahirá a **20** de março.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fan-  
queiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Havre** e Liverpool, vapor inglez **Augus-**  
**tine**. Sahirá a **18** de março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** vapor inglez **Oporto**. Sahirá a **17** de março.  
Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup> Travessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Maranhão**, Parnahiba e Ceará, vapor inglez **Sobralense**. Sahirá a **24** de março. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Nova-York** com escala pelos Açores, vapor portuguez, **Dona Maria**. Sahirá a **24** de março.  
Agente, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus (via Madeira) vapor italiano, **Columbo**. Sahirá a **17** de março.  
Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup> Praça dos Remulares, 4.



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



**Pará** e Manaus (via Madeira) vapor inglez **Jerome**. Sahirá a **27** de março.  
Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup> R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor alemão, **Dester-**  
**ro**. Sahirá a **22** de abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> Rua dos Fan-  
queiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas**. Sahirá a **17** de março.  
Agente Augusto Freire. P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a **30** de março.  
Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Ca-  
pellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, va-  
por alemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a **18** de março.  
Agentes, E. George, Successores, Rua da



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, vap-  
or alemão **Markomania**. Sahirá a **1** de abril. Agentes, E. Georges, Successores, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe S. Thomé, Cabinda, St.<sup>a</sup> Antonio do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a **21** de março. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-  
neiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Clyde**. Sahirá a **16** de março. Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup> Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Orca-**  
**na**. Sahirá a **25** de março.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup> Caes do Sodré, 64 1.<sup>o</sup>