

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

SUMMARIO

A VIAÇÃO ORDINARIA E AS LINHAS DO ESTADO, por J. F. de Sousa..	81
OS PERIGOS ELECTRICOS, por O. S.	82
PORTE OFFICIAL — Portarias de 1 de dezembro, 21 e 25 de fevereiro, decreto de 28 de fevereiro e regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das indústrias electricas do Ministerio das Obras Publicas.....	83
LINHAS TRANSMONTANAS	85
NOTAS DE VIAGEM — XIII — O Valle do Broye — Santa Cruz	85
O NOSSO COMMERCIO EM 1902.....	86
COMPANHIA NACIONAL	87
PORTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receltas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	88 e 89
CINTRA A PRAIA DAS MAÇAS.....	90
EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ.	90
LINHAS PORTUGUEZAS — Benguella — Évora a Ponte de Sor — Questão do Douro. — Cintra a S. Pedro. — Pedido de linha. — Questão de terrenos	90
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha. — Africa franceza. — Ethiopia. Estados Unidos. — Republica Argentina.....	91
ARREMATACOES	92
AGENDA DO VIAJANTE	93
ANNUNCIOS.....	94
HORARIO EM 16 DE MARÇO DE 1903	95
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	96

A viação ordinaria e as linhas do Estado

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

Do mesmo modo o trafego das linhas ferreas depende das estradas que dão accesso 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 accesso 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 satisfacção 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 trafego proviria, sem falar nos prejuizos 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.

Convem 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 ellas as do Douro, como é facil de ver, passando-as em rapida revista.

Mosteiró. — Fez-se uma ponte sobre o Douro, que não está ainda ligada com a estação. Na margem esquerda apenas estão construidos 12.267^m e em construcção 3.309^m da parte da estrada R. n.º 80, parallelamente ao Douro na margem esquerda entre Rezende e o rio Paiva na extensão de 37.373^m, 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 parallelamente ao Douro na margem direita e ligada pela D. 1 com Mosteiró.

Aregos. — Está ainda em construcção um ramal de accesso com 7.420^m.

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^m.

Rêde. — Falta um ramal de ligação com a R. n.º 34, á qual faltam 8.018^m 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^m na margem esquerda.

Bagauste. — Não tem serventia.

Covelinhos. — Da D. n.º 48, entre essa estação e Villa Real, estão por construir 29.300^m e em construcção 3.733^m. Falta na margem esquerda a ligação de Armar 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 concluida 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.

Vesurio. — Falta a sua ligação com a R. n.º 34.

Freixo. — Faltam 12.166^m 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 accesso 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 á Cinta a Carviçães. Falta concluir pequenos troços da R n.º 53, na margem esquerda.

Em resumo, em 1901 estavam em construcção 89.339^m e por construir 309.081^m ou cerca de 400 km. de estradas de serventia das estações do Douro. Alguns kilometros terão sido construídos d'então para cá, mas a situação deploravel 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.

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

Cuba. — Não está concluída a ligação com Alfândão.

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

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

Carregueiro. — Falta o ramal da ligação com Entradas.

Casevel. — Falta um ramal de ligação com Messajana.

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.

Saboia 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 accesso,

Em resumo, estão em construcção 59.424^m e por construir 257.059^m d'estradas que facilitam o accesso das estações do Sul-Sueste.

*

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

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

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'um carro electrico, não extintas as lagrimas dos filhos da vendedora ambulante fulminada pela faísca electrica dos fios conductores no bairro Estephania, veio um novo acontecimento commovente, um novo desastre cheio de horrores, que victimou 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 vehiculos cançados ou dos seus animalejos arruinados; para os inexperientes nas acções provenientes da queda dos fios conductores ou dos seus contactos com os fios dos telephonios ou telegraphos; mas que havia perigo tambem para quem anda descuidadoso na sua carruagem.

E emquanto o publico pede uma correcção ou um regulamento pelo qual se evitem estes accidentes, 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 compete.

E' o estado da questão.

*

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

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

Houve electricistas conspicuos que demonstraram não ser possivel a electrocução pelos conductores aereos das ruas de Lisboa, mas a despeito d'essa affirmacção scientifica, a pobre peixeira da Estephania teve morte á americana.

Sustentámos que a velocidade dos vehiculos, 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 permittir-se uma grande velocidade.

Repetimos que os vehiculos deviam ser munidos d'um freio com que pudesse parar-se subitamente, freio manobrado por alavanca e não por manivella, com que se comsiga 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 belleza das carruagens e com a velocidade dos transportes; só agora se vae reconhecendo que a velocidade tem seus perigos e que os vehiculos podiam ser mais perfeitos. Não falaremos de outros motivos.

*

A discussão na camara municipal sobre a competencia official 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. Interveiu 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, intervem pela concessão de licença que é dada pela direcção geral dos correios e telegraphos depois de se ter verificado que as installações satisfazem ás condições de segurança impostas pelo regulamento e respectivas instrucções.

Póde tambem exercer fiscalização directa na exploração como se prescreve no § unico do artigo 1.º d'este desordenado e imperfeito regulamento. Mas isto não quer dizer que só elle a exerça.

O mais que se póde 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 approvados pelas camaras, subam á sancção do conselho superior de obras publicas e minas. Não é para extranhar a intervenção do Estado tambem 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 vae havendo na viação electrica, seria necessario 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 permittir, sob pena de multas, velocidades tão grandes; prohibir o n.º 9 no commutador; exigir que se colloquem nos vehiculos novos freios ou travões de accção rapida e segura.

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

legraphos se não contentar com o serviço das fontes electricas, com as provas das respectivas caldeiras de vapor e das machinas motrizes, com a inspecção das linhas e rédes electricas, com a dos vehiculos, e quizer intervir tambem no trafego; se tiver pessoal em numero bastante e com a competencia sufficiente; 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 attingem as velocidades que lhe foram permittidas.

Apesar d'isso, 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 vêr-se 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 desagrade 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.

PARTE 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.º 9, e construida por fórma 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 1891;

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.º do regulamento geral de contabilidade publica:

Ha por bem auctorizar a Administração dos Caminhos de ferro do Estado a contractar com a Empresa Industrial Portuguesa a construcção da referida ponte e respectivas avenidas, segundo o projecto que fôr por ella elaborado de accordo com a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro e que será previamente submettido á approvação do Governo, depois de ouvido o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, devendo servir de base ao contracto preços unitarios não superiores aos acceitos pelo Governo para a construcção da ponte do Pinhão, segundo o projecto e proposta da Companhia Alliança, do Porto, approvados 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, approved por decreto de 15 de fevereiro de 1900, devendo se construir desde já do taboleiro superior apenas a parte indispensavel 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, approved por portaria de 7 de fevereiro do corrente anno;

3.º Nenhuma isenção de direitos será concedida ao material necessario 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 effectuado 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 Alliança, 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 annular o referido concurso e approvar 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 publica, 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, approved por portaria de 7 de fevereiro do corrente anno.

Ha ainda por bem Sua Majestade a Rainha Regente, em nome do Rei, approvar 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 hydraulica—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 Alliança, 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 approvar 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 approvados 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 necessarios 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 prescrites 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, approved por decreto de 24 de dezembro de 1901, e pelo artigo 142.º da organização do respectivo pessoal, approved por decreto de 30 do mesmo mez: hei por bem approvar 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 Pinho—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 á iluminação, á transmissão de energia, á tracção—urbana, suburbana ou ferroviaria ou a qualquer outro serviço que não seja monopolio 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 installações satisfazem ás condições de segurança impostas por este regulamento e respectivas instrucções.

§ 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 construidos totalmente em leito proprio ou cuja via fôr construida 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 installações estejam inteiramente comprehendidas no recinto de um edificio ou uma propriedade particular, ficam dependentes da licença previa 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 transitem pelas vias publicas ou do dominio publico.

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

Art. 3.º As empresas concessionarias de iluminação publica ou particular, de tracção electrica ou de quaesquer outros serviços publicos—municipaes ou de outra ordem—em que se façam applicações de electricidade, ficam sujeitas ás prescrições d'este regulamento e carecem da licença previa 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'elle, 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 telegraphicas, 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 capitulos 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 attribuições 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 attribuições 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 Codigo Administrativo.

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

As concessões approvadas pelo Governo serão por este mandadas publicar no *Diario do Governo* com o respectivo alvará, sem o que não produzirão effeito 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 publico 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 contribuições 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'elle 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 7.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 conveniente.

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

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 ellas 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.

(Continúa).

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 entrar na linha da Regoa a Chaves.

Aquellas linhas haviam sido estudadas em 1887 para via larga.

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

Preceituando o decreto de 6 de outubro de 1898, que mandou elaborar o plano da viação accelerada 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 official 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 publicas, 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 dispendio as consideraveis difficuldades que o accidentado do terreno offerece.

A'cerca da importancia economica 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 vae para Yverdon, podendo aproveitar o intervallo para ver a cidade. Uma a duas horas são sufficiente 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 pouquissimo movimento e portanto d'um socego apreciavel.

Carros electricos, omnibus, trens de praça, não ha; apenas algum raro trem particular. Muita gente em bicycleta, rodando em diferentes direcções, e como não será assim se estas machinas, 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 patricios. Está no seu direito, afinal, e quem quizer 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 suíças.

A linha, de via estreita, é interessante porque, subindo sempre, á custa de grande desenvolvimento do tracado, em 24 kilometros, vencendo a differença de nivel 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 edificios 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 Suíça:

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 quizerem entrar.

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

E' assim que, se succede chover, a cobertura dos carros, uma simples lona permeavel, 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 chapéo, 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 Maritimo* do anno findo, o que representa um serviço publico bem organizado, porque não anda em atraso.

Os esclarecimentos que essa estatistica 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 augmentou 154 contos. São, pois, 2.400 contos a nosso favor que a balança commercial accusa; e se vamos vêr em detalhe, por classes da pauta, como essa differença 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 sciencia, 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	
Totales	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 sciencia, nas artes, na industria, e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	125.464	108.908	
VI — Manufacturas diversas	1.742.354	1.865.188	
Totales	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 produção ficou ainda no paiz.

E note-se que esta diminuição no total da importação se vem accentuando desde 1900, anno em que attingimos 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 aparelhos e machinas para a industria, isso não é animador; mas vejamos sobre que ramo incidiu mais esta diminuição:

Nosapparelhos 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^{m3} de arqueação e 186 contos de carros, systema 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 offerece differenças, 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 differença 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 vinhos, 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 sahida 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 maritimo mostra augmento em todos os titulos, como se vê da seguinte comparação:

		1902	1901
Longo curso	entradas	6.994	6.493
	saidas	7.047	6.510
Pequena cabotagem..	entradas	4.270	4.164
	saidas	4.173	4.079
Longo curso e cabotagem reunidas....	entradas	11.264	10.657
	saidas	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 38:109.430 réis; em 1901 foram de 28:971.682 réis. Houve, portanto, um augmento de 9:137.748 réis.

Na linha de Mirandella a receita liquida em 1902 foi de 29:613.452 réis; em 1901 tinha sido de 23:966.328 réis. A differença a mais, de 5:647.134 réis, provém de uma diminuição nas despesas de 766.061 réis e um augmento nas receitas de 4:881.073 réis.

Na linha de Vizeu a receita liquida em 1902 foi de 8:495.968 réis; em 1901 foi de 5:005.354 réis. A differença a mais, de 3:490.614 réis, provém de uma diminuição nas despesas de 1:956.668 réis e um augmento nas receitas de 1:533.946 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 propoz tirar a Companhia da situação embaraçosa a que ella então chegara.

O encargo era de obrigações que em 1892 era de 2.882:340.000 réis encontra-se hoje reduzida a réis 2.604:150.000 por 28.935 obrigações em circulação.

Da verba «Devedores e Credores» resta apenas pagar 65:074.561 réis, dos quaes 34:282.584 serão pagos em 1 d'abril proximo e os 30:791.977 réis pertencem a um crédor fallecido 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 27.025 cada um.

O movimento durante o anno foi o seguinte:

	Numero de passageiros		Numero de toneladas em grande velocidade		Numero de toneladas 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	12.456
Totaes.....	90.036	90.711	1.492	1.777	38.010	41.352

Durante o anno findo a companhia mandou fazer nas suas officinas cinco vagon, 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:

Fômos 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 leval-os ao fim no prazo do seu contracto.

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

Estão entabuladas 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.

PARTE FINANCEIRA

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 L'afe.....	22:877\$487
Materiaes em deposito	24:335\$761
Effeitos depositados e de caução.....	13:950\$000
Devedores diversos.....	22:035\$913
Exploração. Despesas geraes 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.....	27:956\$098
" " " " 1903.....	325\$585
Dividendo de 1902.....	17:844\$000
Dinheiro em deposito	14:500\$000
Caixa.....	2:479\$724
	<u>1.011:059\$192</u>
Passivo	
Capital:	
Accções.....	300:000\$000
Obrigações.....	536:310\$000
Accionistas seus creditos.....	115\$500
Por effeitos depositados e de caução...	13:950\$000
Depositos e fianças	1:980\$480
Contas em liquidação	3:321\$006
Exploração, receita geral de 1902.....	108:569\$022
" " " " 1903.....	16:976\$870
Dividendos a pagar.....	1:979\$000
Juros de obrigações a pagar.....	1:311\$750
Retenções geraes.....	11:939\$437
Fundo de amortização.....	3:690\$000
Fundo de reserva.....	10:000\$000
Lucros e perdas.....	1:816\$127
	<u>1.011:059\$192</u>

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.º a 14.º 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.º, o sorteio para a amortização de obrigações relativo ao 2.º semestre de 1902.

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

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1902

Quem lê as noticias que os jornaes officiosos e noticieros politicos publicam sobre as disposições do sr. ministro da Fazenda pergunta espantado se só agora se reconhece a critica situação financeira do nosso thesouro.

Faz-se grande alarde de economias, de córtes de despesas, de rigorosa fiscalização de receitas; estamos conformes que isso é preciso, mas ha quantos annos isso é preciso e aqui e em toda a parte se proclama, e não obstante temos visto espalhar os dinheiros publicos a mão largas, não em beneficio do paiz, do seu credito, mas para sustento e recreio de partidarios e augmento e lustre de facções politicas.

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

Estariamos d'accordo com esta proposta, se no mesmo decreto se estatuisse que, durante a sua permanencia no poder, revertissem para o thesouro todos os vencimentos que lhes são conservados pelas companhias e bancos em cujas direcções essas pessoas tomam logar quando não estão nos conselhos da corôa. Isso sim que seria rendoso para o thesouro.

As propostas de fazenda do sr. Mattoso dos Santos estão sendo estudadas nas commissões, parecendo que não ha ideia de modificá-las... senão para peor.

As associações commerciaes vão reclamando e os jornaes ministeriaes prevenindo já o espirito publico de qual será o parecer do governo, classificando de banaes essas reclamações.

O que não nos parece banal é a attitudo que o espirito publico 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 multaticio.

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

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

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

Vão apparecendo mais relatorios de companhias e empresas industriaes.

A dos «Phosphoros» teve um saldo liquido de 230:352\$520 réis a que o conselho de administração deu a seguinte applicação, approvada 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 Estatutaria	11:193\$595
10% sobre rs. 118:020\$160 para o Conselho de Administração conforme o disposto no artigo 16.º dos Estatutos	11:802\$015
2% idem ao Conselho Fiscal	2:360\$405
Para a Caixa de Soccorros do Pessoal Operario	1:000\$000
Saldo para conta nova	5:977\$005
	<u>230:352\$520</u>

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, augmento de imposto camarario, etc.

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

A «Empresa Ceramica», cuja assembléa está annunciada 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 applicação do artigo 30.º	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.º	521\$002
Para imposto de rendimento e conta nova.....	766\$413
Total dos lucros....	Rs. 21:004\$907

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

Continuou a haver razoavel 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 titulos do Estado, Banco Lisboa & Açores, accções 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 90 d/v ..	42 7/8	42 13/16	Desconto no Banco de Portugal.....
" cheque. ..	42 1/2	42 7/16	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	670	671	Agio Buenos Ayres.....
" cheque.	675	676	Cambio do Brazil.....
Berlim 90 d/v.....	271	272	Premio da libra... e
" cheque....	274	276	
Francfort 90 d/v..	271 1/2	272 1/2	
" cheque..	274 1/2	276 1/2	
Madrid cheque ..	830	850	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO												
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	
Lisboa: Inscriptões 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 0/0 1888.....	21.000	21.000	21.000	-	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	-	21.000	20.950	-
" 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 0/0 1890 coupon...	-	49.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.800	-
" 4 1/2 0/0 assent.....	-	56.500	-	56.700	-	56.700	-	57.200	-	57.000	-	-	-
" 4 1/2 0/0 coup. int....	56.500	-	56.600	-	-	56.700	-	-	-	57.000	57.000	57.000	-
" 4 1/2 0/0 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.ª Phosphoros...	87.500	87.900	87.900	87.800	87.800	88.000	88.500	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	30.500	-	30.400	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	-	-	94.500	-	-	-	94.500	94.500	94.500	-
" 5 0/0.....	-	-	-	91.500	91.500	91.700	91.700	91.500	91.700	91.500	-	91.600	-
" Comp.ª Phosphoros...	-	-	92.200	-	-	-	92.000	92.000	92.000	-	-	92.000	-
" C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	82.500	-	-	-	82.000	-	-	-	82.400	-	81.500	-
" " 3 0/0 2.º grau	40.100	-	39.550	39.550	-	39.650	39.700	39.700	-	39.700	39.800	39.800	-
" C.ª Nacional.....	78.000	78.000	77.900	77.900	77.700	77.700	77.700	77.500	77.500	77.500	77.500	77.400	-
" Atravez Africa....	97.000	-	97.000	-	-	-	-	-	-	-	98.000	98.000	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	33	32,37	32,45	32,52	32,35	32,30	32,25	32,27	32,27	32,40	32,20	-	-
Acções Companhia Real....	135	139	139	137,50	-	-	133	133,50	-	134	-	-	-
" Madrid Cáceres.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Norte de Hespanha...	222	225	230	229	228	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zaragoza....	340	343	344	345	346	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	196	200	-	199	198,50	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	364	367	366,50	365	365	366	366	365	365,50	364,50	365	-	-
" " 2.º grau	179	179	179	117,50	117,50	177	175	175,50	175	175,50	176	-	-
" C.ª Beira Alta.....	116,50	118	118	119,50	118,75	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Cáceres....	-	138	-	-	-	139	138	-	138	139,75	139,50	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	364,25	368	368	369	369	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 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	-	-
Amsterdã: 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 hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1903-1902		1902-1901		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1903-1902	1902-1901
			Réis			Réis		Réis	Réis
COMPANHIA REAL	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	67.989.435
		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
		10 16 Dez 105	1.938.588	18.462	105	2.071.833	19.731	90.623.615	85.271.264
Guimarães.....		17 23 " "	2.268.378	21.603	"	1.816.012	17.295	92.891.993	87.087.276
		24 31 " "	2.007.341	19.117	"	1.397.039	13.305	94.899.334	88.484.315
Porto á P. e Famalicão		15 21 Jan. 34	1.499.345	44.098	34	1.459.045	42.913	4.284.775	4.113.565
		22 28 " "	1.437.690	42.285	"	1.368.965	40.263	5.722.465	5.482.530
Norte de Hespanha..		29 4 Fev " "	1.714.388	50.423	"	1.379.693	40.579	7.436.853	6.862.223
		1 15 Jan. 64	5.081.673	79.401	64	5.216.430	81.506	5.081.673	5.216.430
Madrid — Zaragoza — Alicante.....		12 18 Fev 3656 Ps.	2.065.292 Ps.	564	3656 Ps.	1.805.138 Ps.	493 Ps.	13.269.646 Ps.	12.521.406 Ps.
		19 25 " "	1.940.184	530	"	1.622.215	443	15.209.830	14.143.621
Andaluzes.....		12 18 Fev 3650	1.932.766	529	3650	1.586.784	434	12.811.330	12.049.776
		19 25 " "	1.955.559	535	"	1.571.594	430	14.766.889	13.621.370
Madrid — Cáceres....		5 11 Fev 1067	389.811	365	1067	354.405	332	2.419.176	2.329.321
		12 18 " "	387.992	363	"	343.440	321	2.807.168	2.672.761
Zafra a Huelva.....		19 25 Fev 429	80.793	188	429	61.420	143	652.977	554.700
		26 4 Mar " "	77.440	180	"	51.744	120	730.417	606.444
		19 25 Fev 180	38.150	211	180	35.894	199	366.656	285.499
		26 4 Mar " "	44.724	248	"	38.477	213	411.380	323.976

CINTRA Á PRAIA DAS MAÇÃS

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

O relatório 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 desistencia 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: effectivo, doutor Anibal Cid; substituto, Hypacio Brion. Conselho fiscal: effectivo, 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 tinhamos feito sobre o relatório.

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

Pelo volume 4.^o 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 locais 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, adjunctos, addidos, supplementares, e outros adjectivos rendosos, que esse concurso representa invariavelmente um grande encargo para o thesouro.

Occasião é, agora que tantas economias se apregoam, 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 detestavel 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 occupará 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 formas.

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 systemas, salões, carruagens, dormitorios, restaurantes, vagon de mercadorias e finalmente todos os modernos systemas d'illuminação e aquecimento, freios, signaes, reproduções d'officinas de construcção e reparação, etc.

Para a conducção 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 rédes da America.

Para dar uma idéa da importancia da exposição, basta dizer que ella occupa 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 possivel, 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 habilite a dar qualquer informação que nos seja pedida.

LINHAS PORTUGUEZAS

Benguella.— 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 districto e de altos funcionarios.

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

enthusiasticos 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, Cabeção e Mora espalhou uma circular por todas as povoações interessadas nesta projectada linha pedindo-lhes que envidem todos os esforços para que o governo decreto quanto antes aquella construcção.

Pela sua parte as povoações que receberam o convite já também 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 camara dos Pares, a sentença arbitral sobre a antiga questão da construcção da linha do Douro, entre o estado e os empreiteiros Combemale & Michelin.

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\$496 réis, em moeda corrente, sem desconto ou augmento de cambio 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 governo e os empreiteiros.

Cintra a S. Pedro.— A companhia de Cintra á Praia das Maças 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 exploração d'uma linha de tracção electrica entre Braga e Prado, pela estrada real ou districtal n.º 2, de Mesão Frio a Ponte de Lima.

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

E natural era que assim succedesse, havendo contestação sobre elles.

A companhia fez notificar á Carris de ferro, que, tendo-lhe concedido temporariamente e a titulo meramente precario emquanto a Companhia Real não entendesse conveniente retiral-a, licença para ter assentes em terrenos d'ella carris de que se serviria sem onus algum, lhe retira a licença que voluntariamente lhe concedeu; que, consequentemente, deve a Companhia Carris levantar o material da linha e quanto tenha naquelles terrenos 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 material, e pela diminuição de preço, falta de concorrentes e mais prejuizos que lhe resultem da infundada pressão 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 — algumas extraordinarias — que a Real lhe fez!

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPANHA

As receitas totaes das principaes companhias de caminhos de ferro hespanhoes durante o anno findo, e cuja extensão é de 9952 kilometros, mais de tres quartas partes de toda a rede, elevaram-se á enorme cifra de 255.200.119 pesetas sendo o augmento alcançado pelas mesmas em comparação com o anno de 1901, de 15.946.002 pesetas, e sendo a média em todas ellas por kilometro e por anno, augmentando 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	"
Andaluze.....	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 companhias logrou obter em receitas e augmentos 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	"

Andaluze

Receita.....	22.001.405,00	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	2.038.800,00	"
Producto kilometrico.....	20.610,87	"
" " augmento s/ 1901..	2.050,15	"

Madrid Caceres Portugal e Oeste

Receita.....	7.715.252,81	pesetas
Augmento total sobre 1901.....	510.978,27	"
Producto kilometrico.....	9.929,54	"
" " 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.....	519.959,81	"
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.....	15.948,80	"
" " augmento s/ 1901..	1.295,88	"

Do saldo provavel de lucros, depois da liquidación official do anno, dependem melhoras e aquisições do material que aqui annunciamos, 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 milhões de pesetas, e que será não só a melhor de Hespanha, como poderá 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 construção da rede de caminhos de ferro secundários.

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 póde determinar, mas, suppondo 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 secundários, segundo o plano que o governo apresentasse, e o restante facilitava-o-hia em effectivo para destinal-o á construção de estradas, canaes, etc.

Attribuem-se ao ministro das obras publicas outros projectos de lei sobre caminhos de ferro secundários que alterarão o que ao encerrarem-se as côrtes deixára approvedo 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 também entre este ponto e Toffo com 22 kilometros para o Norte. Attinge-se assim o Lama, valle que divide ao meio a região de Dahomey. Segue-se a construção do ramal de Paú a Uidá com 14 kilometros.

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

Espera-se attingir brevemente Abomey e em 1904 Paúinhan.

ETHIOPIA

Os jornaes francezes 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 construção da linha Djibuti-Hanar para Addis-Ababa no Nilo.

ESTADOS UNIDOS

De Nova-York a Boston em tremvia parece um exaggero, 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 outomno fazem viagens de recreio ou excursões 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 approvedos os projectos para a construção da linha de S. Francisco a Villa Maria.

Os estudos foram feitos pela companhia franceza das vias ferreas da provincia 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 proveniências:

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 relógio 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 relógio 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 effectuou 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 intermeção 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 podem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Barreiro, 6 de março de 1903.



OLEO
DE
FIGADOS
DE
BACALHAU

INDUSTRIA PORTUGUEZA

Arriaga

Para
uso
medico

PREPARADO SOB A DIRECÇÃO

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.º

Weise & Monski Halle a S. (Allemanha)

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

DIRECCÃO TELEGRAPHICA—WEISENS HALLESAALE

BOMBAS DE VAPOR DUPLEX

DE

Todas as construcções, usos e capacidades
40.000 BOMBAS FORNECIDAS



BOMBA DE VAPOR DUPLEX

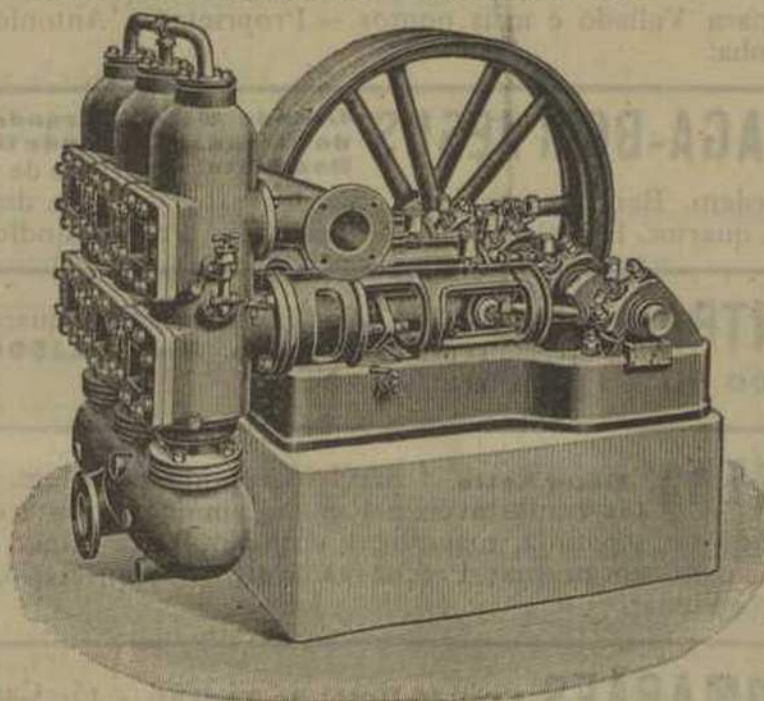
Para alimentação de caldeiras e outros usos

BOMBAS

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

ESPECIALIDADE EM BOMBAS DE GRANDE VELOCIDADE

Orçamentos, planos e catalogos gratis a quem os pedir



BOMBA TRIPLEX DE GRANDE VELOCIDADE

SUCCURSAL E ARMAZENS:—BILBAO, GRAN VIA, 34

Direccão telegraphica—DUPLEX-BILBAO

Sociedade Anonyma

SAINT-LÉONARD

Estabelecimento fundado em 1814

LIÈGE (BELGICA)

DIRECTOR GERENTE:

J. H. REGNIER OURY, Engenheiro

TELEGRAMMAS: REGNIER DIRECTEUR, LIÈGE

Sede Social: Rua St. Léonard, 1, Liège

Officinas

Hayeneux, 69, Herstal

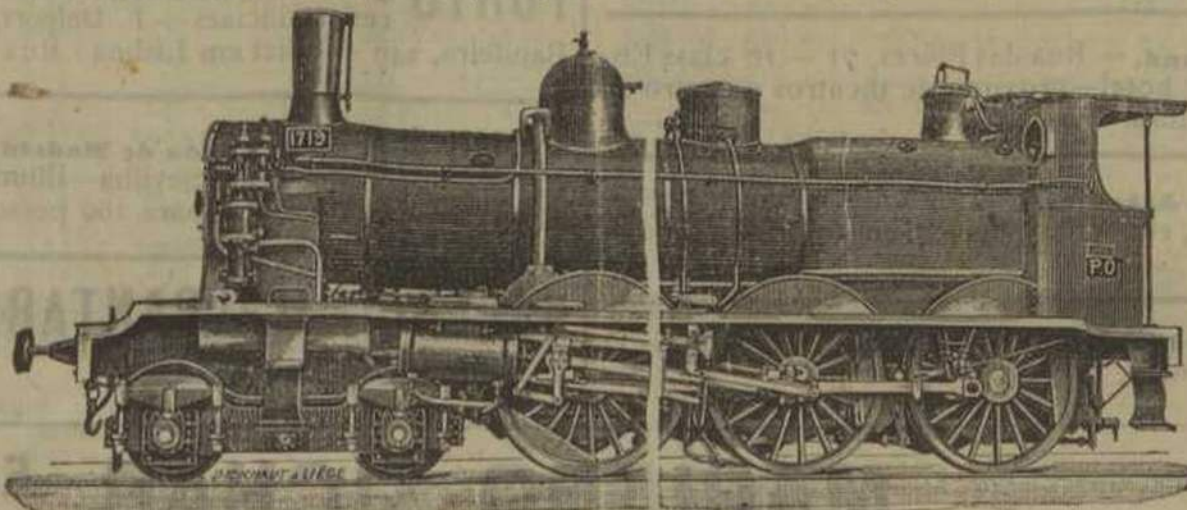
CONSTRUCCÃO MECHANICA DE PRIMEIRA ORDEM

Material fixo e movel 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 fabricas, e interior de minas. Estudo de locomotivas baseado no programma proposto. Orçamentos completos para a instalação e construcção de linhas de caminhos de ferro.

Machinas motrizes a vapor, de grande potencia. Typos de expansão dupla com ou sem condensação. Machinas de fôle, machinas de extracção, ca' restantes a vapor, bombas e machinas de esgotamento, motores meio fixos, locomotivas.

Fundição de ferro para todos os productos de moldagem conforme o plano ou mo delon. Especialidade de cylindros para locomotivas e machinas a vapor de todas as dimensões, condensadores, volantes, etc.

Observação.—Por pedido, a sociedade expedirá um album com grande variedade de typos de locomotivas já construidas e dará numerosas referencias principalmente em Hespanha e Portugal.



Installações electri-cas, motores especiais para iluminação, transmissão de força e de tracção.

Installações de offi-cinas de construcção e repa-ração.

Motores a gaz de 45 a 1.000 cavallos de força.

Installações de refi-nações de açúcar.—Especialidade de motores potentes e economicos. Moínhos de pressão multipla.

Forjas e caldeiraria.—Peças de forja de todas as dimensões. Caldeiras para locomotivas e locomoveis, numerosos typos 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 negocios technicos e industriaes 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

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

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\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

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

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

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

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

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissões, consignações transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.^o

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

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italie. — De 1.^a ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accommodações para familias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

PARIS Ad. 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 Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

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

PORTO A' La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco 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.

Representante exclusivo
para Hespanha e Portugal

HERMOSILLA, 12



Peçam-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 accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portugueza, 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 16 de março de 1903

COMPANHIA REAL				LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Badajoz		Lisboa		PAMP.		MANGUALDE		PAMP.			
C. Sodré		Algós		C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada		
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	11-0 m.	11-0 m.	8-50 m.	8-20 n.	5-25 m.	3-35 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.	5-15 m.	8-40 m.		
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	6-38 m.	6-38 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	7-30 t.	6-37 m.	6-50 t.	5-8 m.	—	—	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.	8-15 m.	10-46 m.		
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	7-24 m.	7-24 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	9-30 n.	—	—	—	—	—	7-0 t.	3-37 t.	5-39 t.	7-40 t.	7-0 t.	3-37 t.		
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7-3 m.	7-24 m.	7-24 m.	3-35 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.	—	—	—	—	—	—	10-35 n.	7-20 t.	10-25 n.	—	—	—		
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-24 m.	7-24 m.	7-24 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7-0 m.	7-15 m.	7-32 m.	7-48 m.	7-48 m.	7-48 m.	9-37 n.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.	8-8 m.	8-8 m.	Lisboa Cintra Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa					
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.	8-33 m.	8-33 m.	6-25 m.	7-29 m.	5-10 m.	6-10 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	7-20 m.	8-27 m.	6-52 m.	7-50 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
8-30 m.	8-45 m.	9-2 m.	9-18 m.	9-18 m.	9-18 m.	9-5 m.	10-10 m.	7-45 m.	8-41 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.	9-38 m.	9-38 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-2 m.	9-55 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-3 m.	10-3 m.	12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	10-24 m.	10-24 m.	2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	10-48 m.	10-48 m.	4-40 t.	5-42 t.	3-0 t.	4-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.	11-8 m.	11-8 m.	5-40 t.	6-46 t.	5-0 t.	6-3 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.	11-33 m.	11-33 m.	6-30 t.	7-40 t.	6-0 t.	7-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	11-54 m.	11-54 m.	8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-18 t.	12-18 t.	10-35 n.	11-40 n.	9-0 n.	10-0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
11-50 m.	12-5 t.	12-22 t.	12-38 t.	12-38 t.	12-38 t.	12-20 n.	1-32 n.	11-0 n.	12-0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1-3 t.	1-3 t.	1-3 t.	Lisboa Sagrem Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa					
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.	1-48 t.	1-48 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	2-8 t.	2-8 t.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.	2-33 t.	2-33 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.	2-54 t.	2-54 t.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	3-18 t.	3-18 t.	1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.	3-38 t.	3-38 t.	2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.	4-3 t.	4-3 t.	3-10 t.	3-54 t.	2-40 t.	3-10 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.	4-24 t.	4-24 t.	3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	4-48 t.	4-48 t.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	5-8 t.	5-8 t.	5-50 t.	6-34 t.	5-0 t.	6-44 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	5-33 t.	5-33 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.	5-54 t.	5-54 t.	8-0 n.	8-44 n.	7-55 t.	8-39 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	6-18 t.	6-18 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-24 n.	9-8 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
5-50 t.	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	6-38 t.	6-38 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	7-3 t.	7-3 t.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	Lisboa Povo Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa					
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.	7-48 t.	7-48 t.	6-35 m.	7-38 m.	7- m.	7-59 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7-20 t.	7-35 t.	7-52 t.	8-8 n.	8-8 n.	8-8 n.	10-5 m.	11-3 m.	7-59 m.	8-56 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7-45 t.	8-3 n.	8-17 n.	8-33 n.	8-33 n.	8-33 n.	3-10 t.	4-8 t.	11-15 m.	12-13 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
8-5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-54 n.	8-54 n.	8-54 n.	10-55 n.	11-53 n.	4-30 t.	5-29 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
8-30 n.	8-45 n.	9-2 n.	9-18 n.	9-18 n.	9-18 n.	Lisboa V. Franca Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa					
8-50 n.	9-5 n.	9-22 n.	9-38 n.	9-38 n.	9-38 n.	5-50 t.	7-14 t.	5-25 m.	6-48 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9-15 n.	9-33 n.	9-47 n.	10-3 n.	10-3 n.	10-3 n.	12-35 n.	1-59 n.	7-45 t.	9-8 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9-35 n.	9-50 n.	10-5 n.	10-24 n.	10-24 n.	10-24 n.	Lisboa b Santarem Lisboa b				Lisboa				Lisboa				Lisboa					
10-0 n.	10-15 n.	10-32 n.	10-48 n.	10-48 n.	10-48 n.	6-0 m.	8-6 m.	11-40 m.	1-43 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-45 n.	11-3 n.	10-52 n.	11-8 n.	11-8 n.	11-8 n.	11-15 m.	1-21 t.	7-55 t.	9-57 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
11-30 n.	11-45 n.	11-35 n.	11-54 n.	11-54 n.	11-54 n.	LISBOA b ENTRONCAMENTO LISBOA b				Lisboa				Lisboa				Lisboa					
12-30 n.	12-48 n.	12-22 n.	12-38 n.	12-38 n.	12-38 n.	4-45 t.	9-54 n.	4-0 m.	9-11 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
C. SODRÉ P. ARCOS C. SODRÉ				Lisboa Pamplho Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
8-5 m.	8-34 m.	8-49 m.	9-18 m.	9-18 m.	9-18 m.	8-45 m.	1-10 t.	6-33 t.	5-8 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
12-30 n.	1-3 n.	—	—	—	—	—	—	7-50 t.	12-34 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
C. Sodré Cascaes C. Sodré				Lisboa Porto Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa				Lisboa			
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-24 m.	7-24 m.	7-0 m.	8-0 n.	4-34 m.	9-35 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-45 m.	8-50 m.	11-0 n.	11-39 m.	12-10 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9-10 m.	9-47 m.	8-25 m.	9-2 m.	9-2 m.	9-2 m.	4-30 t.	11-25 n.	3-57 t.	10-53 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9-15 m.	10-20 m.	9-18 m.	10-24 m.	10-24 m.	10-24 m.	6-45 t.	11-35 m.	8-19 n.	5-50 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-40 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	10-32 m.	10-32 m.	7-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-45 m.	11-50 m.	10-48 m.	11-54 m.	11-54 m.	11-54 m.	9-30 n.	7-20 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
12-15 t.	1-20 t.	11-25 t.	12-2 t.	12-2 t.	12-2 t.	Aveiro Porto Aveiro				Aveiro				Aveiro				Aveiro					
1-40 t.	2-17 t.	12-18 t.	1-24 t.	1-24 t.	1-24 t.	3-55 m.	6-40 m.	7-4 m.	9-49 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.	2-54 t.	2-54 t.	10-15 m.	1-0 t.	11-39 m.	2-15 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	3-2 t.	3-2 t.	4-47 t.	7-54 t.	6-29 t.	9-12 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3-15 t.	4-20 t.	3-18 t.	4-24 t.	4-24 t.	4-24 t.	Ovar Porto Ovar				Ovar				Ovar				Ovar					
4-40 t.	5-17 t.	3-55 t.	4-32 t.	4-32 t.	4-32 t.	4-0 m.	5-36 m.	10-6 m.	11-57 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.	5-54 t.	5-54 t.	7-30 m.	9-18 m.	4-10 t.	5-57 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	6-2 t.	6-2 t.	2-5 t.	3-51 t.	4-34 t.	6-40 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-24 t.	7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	7-32 t.	7-32 t.	Espinho Porto Espinho				Espinho				Espinho				Espinho					
7-45 t.	8-50 n.	7-48 t.	8-54 n.	8-54 n.	8-54 n.	7-4 m.	8-10 m.	5-40 m.	6-44 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9-1.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.	10-24 n.	10-24 n.	9-50 m.	10-56 m.	8-30 m.	9-35 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	10-32 n.	10-32 n.	1-40 t.	2-53 t.	12-14 t.	1-19 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
10-45 n.	11-50 n.	10-48 n.	11-54 n.	11-54 n.	11-54 n.	4-25 t.	5-32 t.																

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

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



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

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão, **Petropolis**. Sahirá a 27 de março. Agentes, E. Georges, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Cabedello, Maceió, S. Francisco, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 22 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Figueiros, 10, 1.^o



Dakar, Lourenço Marques e Bahia, vapor francez **Santa Fé**. Sahirá a 24 de março. Agente, Augusto Freire. P. do Municipio, 19, 1.^o



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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Christiania**. Sahirá a 20 de março. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Figueiros, 10, 1.^o



Havre e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 18 de março. Agentes, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o



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



Madeira, St.^a 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.^o



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



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



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



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



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



Pará e Manaus, vapor allemão, **Desterro**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Figueiros, 10, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Ville de San Nicolas**. Sahirá a 17 de março. Agente Augusto Freire. P. do Municipio, 19, 1.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 30 de março. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capellistas, 31, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Eitel Friedrich**. Sahirá a 18 de março. Agentes, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Markomania**. Sahirá a 1 de abril. Agentes, E. Georges, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Thiago, Principe S. Thomé, Cabinda, St.^o Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a 21 de março. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^o



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



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