

# 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

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

C. XAVIER CORDEIRO

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48  
LISBOA

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes P. V., do Minho e Douro, n.º 9, para materias inflammaveis, e n.º 10 para touros e animaes ferozes.

## SUMMARIO

	Paginas
CAMINHO DE FERRO DA ZONA CENTRAL, por J. Fernando de Sousa	81
ALTO MINHO, VALLE DO LIMA E BRAGA A GUIMARÃES, por Soares Cardoso	82
PARTE OFFICIAL — Accordão do tribunal arbitral sobre a questão da Companhia da Beira Alta	82
TARIFAS DE TRANSPORTE	85
A QUESTÃO DA BEIRA ALTA	85
NOTAS DE VIAGEM — XVII — Shanghai — A e lonia portugueza — O consulado — Theatre e costumes — Castigos cruéis — Um passeio — Final da China (ilustrado)	85
VALENÇA A MONSÃO	87
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Revista da Bolsa de Paris — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotação nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	87 a 89
CARRIS DE FERRO DO PORTO	90
ELEVADOR DO CARMO	90
COMPANHIA TAGUS	90
O CAMINHO DE FERRO DE QUELIMANE, por G. S.	90
AUTOMOBILISMO	91
EXPOSIÇÕES E CONGRESSOS	92
AUTOMOTRIZES A VAPOR	92
TRACÇÃO ELECTRICÁ	92
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação de Contomil — Bilhetes de assignatura para operarios e estudantes — Rede central — Quelimane	93
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Belgica — Allemanha	93
NOTAS VARIAS — ARREMATACÕES	94
HORARIO DOS COMB.ºº — VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA	94 e 96

## Caminhos de ferro DA ZONA CENTRAL

Está correndo o inquerito administrativo de utilidade publica acerca do plano da rede ferroviaria complementar na região central do paiz comprehendida entre o Mondego e o Tejo. Foram ouvidas as camaras municipaes e as associações agricolas, industriaes e commerciaes da região, como determina o decreto de 6 de outubro de 1898. A associação dos engenheiros civis foi tambem pedido parecer sobre a rede proposta. Seguir-se-ha o exame do plano pelas corporações consultivas.

Surgem na imprensa alvitres, reflexo de encontradas aspirações locais.

Ha portanto, neste momento, em volta do assumpto um tal ou qual movimento de opinião, por muitos considerado pronuncio d'exigencias importunas que se vão provocar imprudentemente, e que outros reputam salutar por estimular a iniciativa local.

Importa, pois, aquilatar-lhe o alcance e as consequencias.

O decreto de 6 de outubro de 1898, que é seguramente, com o de 31 de dezembro de 1864, um dos mais importantes diplomas da nossa legislação de caminhos de ferro, veiu pôr termo a uma situação cujos inconvenientes tem tido consequencias irremediaveis.

Concediam-se caminhos de ferro ao sabor do criterio

individual, sem plano de conjuncto, sem audiencia dos interesses affectados, sem mais exame do assumpto que a discussão parlamentar (quando a havia) sempre inquinada e desvirtuada pela paixão politica.

Basta o exame superficial da carta geographica para revelar as consequencias d'essa falta de methodo.

Para não citar mais exemplos, haveria por ventura nas proximidades de Coimbra e da Figueira, entre Pombal e Pampilhosa, a duplicação dispensavel de linhas que ali se nota, a pequena distancia uma das outras, se se tivesse formulado um plano?

Uma unica tentativa de classificação foi feita em 1878 por Lourenço de Carvalho num projecto de lei que derivava da prolongada e interessante discussão travada sobre o assumpto na associação dos engenheiros civis. Mais tarde á iniciativa do sr. conselheiro Emygdio Navarro, cujos excepçionaes dotes d'estadista foram brilhantemente affirmados na pasta das obras publicas, se deveu o estudo das linhas complementares ao norte do Mondego, constituindo systema que poucas alterações teve de soffrer.

Os inqueritos de 1898 deram logar á classificação das redes complementares ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, classificadas por decretos de 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902, subministrando base para a applicação da lei de 14 de julho de 1899 e para a promulgação da de 1 de julho de 1903.

Quando se procedeu aos respectivos inqueritos tambem foi reputado inconveniente o incentivo a pedidos e exigencias locais.

A experiencia mostrou que nenhuma difficuldade advinhava aos governantes. O que ficou d'aquellas providencias foram planos methodicos, demoradamente estudados, e que vão sendo executados pouco a pouco, sem precipitação febril, mas sem lamentavel interrupção, encontrando o Governo auxilio e coadjuvação, tanto na iniciativa particular como nas corporações administrativas regionaes, apesar da exiguidade dos seus recursos.

Deploravel lacuna seria pois a falta de plano identico em relação á região do centro.

Surgirão certamente pretensões, nem todas rasoaveis, mas entre os votos e reclamações locais indicações haverá aproveitaveis que a commissão technica ha de ter em conta no delineamento definitivo do seu plano. Do exame d'este pelo Conselho superior de obras publicas e pela Commissão superior de Guerra resultarão os ultimos elementos de apreciação para ser pelo governo classificada a rede complementar.

Classificar um grupo de linhas não é prometter a sua construcção immediata e sim definir o systema que deve ser constituido pelas linhas complementares e que melhor satisfaz ás necessidades de ordem economica, administrativa e militar evidenciadas pelo inquerito e pela critica das corporações consultivas.

Mais ou menos rápida, a realização gradual do plano traçado obedece a uma orientação segura e cuidadosamente preparada.

Emquanto a versatilidade dos homens publicos respeitar o regime vigente dos caminhos de ferro, justifica-se plenamente a divisão do paiz em tres grandes regiões; nas extremas predomina a acção do Estado; na do centro é o campo offerecido á actividade de empresas concessionarias.



Promova e ampare o Estado a iniciativa particular facultando-lhe auxilios que em nada cerceiem os recursos actuaes do Thesouro; contribuam as localidades com subsidios representados pelas expropriações, no todo ou em parte, que muito se pôde fazer.

O essencial é entrar resolutamente no caminho de construção de linhas economicas accomodadas ás modestas funções de affluentes e auxiliares das linhas principaes.

A via reduzida com curvas de pequeno raio pôde ser exequível em boas condições, quando outras exigencias da planta demandariam enorme dispendio. Por outra fôrma é escusado pensar na construção de caminhos de ferro nas abas da serra da Estrella, ou cortando as suas ramificações.

Convém, pois, que os poderes publicos preparem o futuro aproveitando recursos que permittam auxiliar a iniciativa particular, e que disposições legislativas adequadas deixem o poder executivo habilitado para poder aproveitar o ensejo favoravel de ir apertando as malhas da nossa rede ferroviaria.

Não menos essencial é que as impaciencias inopportunas e as exigencias desarrazoadas não embarguem o passo aos dictames do senso pratico. O Estado não pôde fazer milagres, e a sua acção, para ser efficaz, precisa da coadjuvação dos interesses regionaes.

Não deve porém tolher a sua acção o receio de pretensões excessivas nem de pueris exigencias.

Não ha paiz mais facil de governar; o ponto está em haver são criterio e boa orientação administrativa.

\*

Longe pois de merecer censuras a providencia que determinou a classificação da rede do centro, é credora de louvores, porque vem completar em relação ao centro do paiz um trabalho consideravel d'estudo methodico e consciencioso. Bem avisado andou pois o sr. ministro das obras publicas suscitando o seu cumprimento.

Traçado o plano geral da nova rede, oxalá que todos se compenetrem da subida importancia economica do desenvolvimento da viação accelerada, e procurem á compita promovê-lo.

*J. Fernando de Sousa.*

## Alto Minho, Valle do Lima e Braga a Guimarães

Na sessão de 27 do corrente foram enviados para a mesa da Camara dos Deputados os pareceres das comissões de obras publicas e de fazenda acêrca da proposta de lei apresentada á mesma camara pelo ministro das obras publicas, relativa á concessão, com garantia de juro, e precedendo concurso, das linhas ferreas do Valle de Lima (Vianna do Castello a Ponte da Barca) do Alto Minho (Braga a Monção) e de Braga a Guimarães. O praso do concurso já está correndo, porém, a validade do contracto que haja de ser celebrado provisoriamente ficará dependente da auctorização legislativa.

Bazeado na auctorização que lhe foi concedida pela carta de lei de 14 de julho de 1899, o governo, por decreto de 27 de abril de 1903, mandou abrir concurso publico perante o conselho de administração dos caminhos de ferro do estado para a construção e exploração das referidas linhas ferreas, pertencentes á rede complementar e classificadas por decreto de 15 de fevereiro de 1900, sendo asseguradas aos concessionarios as vantagens concedidas nas bases 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> da mencionada carta de lei. Como este concurso ficasse deserto, foi aberto um outro nas mesmas condições do primeiro por decreto de 10 de setembro de 1903, ao qual tambem não houve concorrentes. Em vista d'este retrahimento dos capitaes, e não tendo o fundo especial dos caminhos de ferro do estado recursos disponiveis para se proceder desde já á construção d'estas linhas, que tantos beneficios trarão á provincia do Minho, resolveu o governo abrir novo concurso o que fez por decreto de 24 de dezembro ultimo, em que se substituiu pela garantia de juro a cedencia de

impostos de sello e de transito e a partilha de receitas durante trinta annos, que eram dados aos concessionarios nos dois concursos anteriores.

Naquelle decreto, o governo garante ao adjudicatario o complemento do rendimento liquido annual até 5 % do capital não superior a 20:000\$000 réis por kilometro que se construir, fixando-se a extensão das linhas em 150 kilometros, e limitando-se a 3 % do mesmo capital o desembolso do estado.

As despesas de exploração são computadas em 50 % do rendimento bruto por kilometro, incluindo-se os impostos de sello e de transito e estabelecendo-se para estes os limites de 700\$000 réis a 1:200\$000 réis. Quando o rendimento liquido exceda 5 % ao anno, o estado receberá metade do excesso até ser reembolsado das quantias adeantadas e dos respectivos juros.

Nestas condições nunca a garantia poderá exceder o limite de 90:000\$000 réis annuaes, isto é, 3 % do capital de 3.000:000\$000 réis, quantia a que se deverá abater a importancia dos impostos de sello e de transito e o augmento de receita liquida das linhas do Minho e Douro, que nunca será inferior a um total de 60:000\$000 réis por anno.

O maximo encargo annual para o fundo especial dos caminhos de ferro será, pois, de 30:000\$000 réis, o que apenas teria logar quando a receita liquida annual fosse apenas de 2 %, ou de 400\$000 réis por kilometro.

O exame dos rendimentos brutos kilometricos das outras linhas ferreas da provincia do Minho (com as quaes as novas linhas se podem comparar) nos primeiros annos da sua exploração, leva-nos a crêr que o rendimento inicial d'estas não será inferior a 1:600\$000 réis, e que portanto o rendimento liquido kilometrico será muito superior a 400\$000 réis, podendo mesmo computar-se no dobro d'esta quantia com uma exploração organizada com economia, o que mostra que haverá não só todas as probabilidades de ficar muito aquém da quantia citada de 30:000\$000 réis o encargo da garantia, mas mesmo de não vir a ser onerado o fundo especial dos caminhos de ferro do estado com a providencia a que vise a proposta de lei apresentada á camara dos deputados e a que as commissões de obras publicas e de fazenda deram parecer favoravel.

Tendo a experiencia demonstrado que, não obstante os auxilios promettidos pelo Estado, sob a fôrma de isenção de impostos, não se consegue tão importante melhoramento para a provincia do Minho, muito folgamos que esta modificação introduzida nas bases do concurso —a garantia de juro—pela certeza de remuneração immediata do capital, anime a iniciativa particular, conciliando as aspirações da provincia do Minho com os recursos disponiveis do fundo especial dos caminhos de ferro do estado.

*Soares Cardoso.*

## PARTE OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*

*Secretaria Geral*

### Accordão

Accordam os do tribunal arbitral em conferencia:

Mostram os autos, que a companhia auctora dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta em officio de 14 de julho de 1882, se dirigiu ao Governo Portuguez, participando-lhe que terminara a construção da linha ferrea, que lhe havia sido concedida pelo contracto de 3 de agosto de 1878 depois do concurso publico celebrado a 26 de julho em harmonia com a lei de 23 de março do mesmo anno.

Pondera a companhia auctora que, antes de usar da auctorização que lhe foi concedida para abrir officialmente á circulação o caminho de ferro da Beira Alta, julga do seu dever apresentar perante o governo a reclamação por tantas vezes annunciada, durante a construção, designadamente no officio de 18 de outubro de 1879, na memoria justificativa de 10 de novembro do mesmo anno, e no officio de 24 de janeiro de 1880 (artigo 7.<sup>o</sup> do libello).



Declara a companhia auctora, que não reclama benefícios superiores ao seu contracto, e apenas requer indemnização dos trabalhos, que foi obrigada a fazer além dos mencionados no contracto, e que foram a *consequencia forçada dos erros materiaes, e da impossibilidade da execução dos projectos do Governo*, com os quaes a companhia auctora devia conformar-se.

Desenvolve a companhia auctora os fundamentos do seu pedido, e conclue por declarar, que, sem recorrer ao juizo arbitral, confia será attendida a sua reclamação pelo governo, procedendo-se em seguida á verificação e liquidação do que a companhia auctora chama trabalhos supplementares (vidê fl. 11). O governo respondeu á companhia auctora, em portaria de 15 de fevereiro de 1883, que, conformando-se com o parecer unanime da Procuradoria Geral da Corôa, não reconhece como fundada a reclamação por ella feita, por ser fundamento legal o seu pedido, pois o governo tinha cumprido todas as condições estipuladas no contracto, e artigo 2.º do mesmo.

A companhia auctora replica em officio de 3 de setembro de 1883, protestando contra o indeferimento, que lhe foi feito pelo governo, e solicita, nos termos do artigo 67.º do contracto, que a questão seja submettida á decisão arbitral, e ao mesmo tempo indica o ponto a decidir. O governo, em portaria de 24 de novembro de 1883, declarando que mantem o exposto na portaria de 15 de fevereiro já citada, e que considera sem fundamento legal o pedido da companhia auctora, convém todavia em que se constitua o tribunal arbitral, comtanto que os arbitros só hajam de decidir a questão de direito, quando, em presença da demonstração que a companhia auctora se obriga a fazer, tenham por devidamente comprovada a existencia de erros materiaes e impreviões nos projectos do governo.

Está nos autos a fl. 20 o termo de compromisso com a data de 9 de julho de 1885, no qual se declara (artigo 2.º) que o tribunal em vista da prova, tanto de facto como de direito, produzida no processo, julgará:

1.º Se, nos termos do officio da companhia auctora, de 3 de setembro de 1883, está provada a existencia de erros materiaes e impreviões no projecto do governo, de que trata o § 2.º do artigo 1.º do contracto de 3 de agosto de 1878;

2.º Se, provada a existencia de erros materiaes e impreviões nos projectos que a companhia auctora devia executar, nos termos do § 2.º do artigo 1.º do contracto, a mesma companhia auctora tem direito a exigir que lhe sejam pagas a mais as despesas, que foi obrigada a fazer, como consequencia d'aquelles erros materiaes e impreviões.

Determina-se no artigo 5.º do compromisso que, se o tribunal não julgar provados os prejuizos allegados pela companhia auctora, assim o decidirá por sentença, ficando por esse facto prejudicada a questão de direito, e findo por isso o processo. Declara-se tambem no artigo 6.º do compromisso, que caso o tribunal entenda estar provada a reclamação da companhia auctora, nos termos do artigo 2.º, n.º 1.º, do compromisso, julgará se a companhia tem direito a haver do governo indemnização, que se liquidará, e em que condições, devendo neste caso, a liquidação ser feita pelo tribunal. Declara-se finalmente no artigo 14.º que a decisão dos arbitros será fundamentada, conforme o direito applicavel, e conforme as disposições do contracto de 3 de agosto de 1878, e que d'esta decisão não haverá recurso.

Proseguindo-se nos termos do processo, depois de feitas as nomeações e substituições de arbitros primitivamente nomeados e ajuramentados, pelos motivos justificados, que do processo constam, mostra-se que, *ut fl. 50*, por portaria de 15 de março de 1886, foi communicado á companhia auctora que o governo não reputava o tribunal legitimamente constituido para proferir qualquer decisão, enquanto o arbitro de desempate não fôr nomeado, por qualquer dos meios previstos, para correr deante d'elle a discussão e julgamento do pleito; e no mesmo diploma se ordenou, que fosse dado conhecimento, por copia, d'aquelle aviso ou communicação, a cada um dos arbitros nomeados.

Mostra-se, *ut fl. 51*, que, depois d'esta portaria, o processo esteve parado e sem seguimento cerca de 11 annos (onze) por não haver promoção, quer do Ministerio Publico, quer por parte da companhia auctora.

Consta que o tribunal, depois de varios incidentes, posteriores áquelle periodo, se constituiu novamente em 1897, *ut fl. 90*. Deduziu a companhia auctora o libello, *ut fl. 93* e seguintes, no qual em duzentos e quatro artigos expõe e desenvolve o fundamento do pedido; especifica em cada um dos troços da linha ferrea, designados pela sua situação kilometrica, as obras, nas quaes argue os erros materiaes e impreviões, e d'isso tratam os seguintes artigos do libello: 1.ª reclamação, artigo 16.º; 2.ª, artigo 24.º; 3.ª, artigo 74.º; 4.ª, artigos 113.º e 114.º; 5.ª, artigo 158.º; 6.ª, artigo 162.º; 7.ª, artigo 176.º; 8.ª, artigo 180.º; 9.ª, artigos 193.º e 194.º; 10.ª, artigo 197.º; 11.ª, artigo 203.º Na conclusão pede que o Estado seja condemnado pelo total de 1.632.415\$257 réis. Pede-se, além d'isso, que na condemnação se abranjam os juros a contar da data da reclamação, 15 de junho de 1882, e custas.

Ao libello foram juntos os documentos, que decorrem de fl. até fl. . O Ministerio Publico excepionou e contesta, *ut fl. 337*. Como fundamento na incompetencia do tribunal, allega que a construção do caminho de ferro foi feita segundo os projectos do go-

verno, e que, durante o periodo da construção, e enquanto o contracto se executava, não apresentou a companhia auctora reclamação alguma em fôrma legal, nem provocou a instalação do tribunal, para dirimir qualquer duvida, ou conflicto entre ella e o Estado, conforme o artigo 67.º do contracto. E portanto, cumprido integralmente o contracto, pelo que respeita á construção, não pôde conhecer-se do pedido da companhia auctora, o que significa — que o recurso, ou provocação da instalação de tribunal foi já fôr de tempo, e por isso não tem o tribunal competencia para d'elle conhecer. Não se julgando procedente a excepção de incompetencia, pede que a accção se julgue improcedente e não provada, por carcer a companhia auctora inteiramente de fundamento legal, como desenvolve a fl. 341.

O Ministerio Publico juntou á contestação os documentos de fl. 341 e seguintes. A companhia auctora replica por negação. Seguiu o processo nos termos ultteriores. Houve a nomeação de peritos engenheiros. Constan do processo de fl. 417 e fl. 500, os quesitos propostos pela companhia auctora, pelo Ministerio Publico e as respectivas respostas. Houve tambem peritos (guarda-livros) para exame na escrituração, *ut fl. 515 a fl. 530*, e foram juntos aos autos os documentos de fl. 542 a fl. 723, apresentados pelas partes. Designou-se dia para discussão e julgamento da causa. Terminados os debates, ou allegações oraes, reuniu-se o tribunal em conferencia secreta para recolher os votos e sentenciar a final, seguindo-se os tramites legais do processo e do compromisso.

O que tudo visto e ponderado:

Considerando que o tribunal arbitral está legalmente constituido, nos termos do compromisso de 9 de julho de 1885 e leis do paiz, que permitem recorrer ao juizo arbitral para a decisão de quaesquer pleitos: e, na especie dos autos foi, esse juizo escolhido, conforme o artigo 67.º do contracto, que diz: «Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a companhia sobre a execução do contracto serão decididas por arbitros»;

Considerando que nos termos genericos d'este artigo, é visto que não procede a allegação do Ministerio Publico, ou excepção de incompetencia, com o fundamento de que o contracto — quanto á construção da via ferrea estava já integralmente cumprido, e as obras executadas, pois que o artigo citado não limita ao periodo da execução da construção o direito de qualquer das partes provocar a instalação do tribunal; e, ainda neste caso, só ao tribunal competia o direito de julgar se a duvida, ou objecto do litigio, estava ou não nos termos do artigo 67.º e condições do contracto, e assim improcede a excepção de incompetencia deduzida pelo Ministerio Publico, da qual aliás era mister conhecer;

Considerando que tambem não ha duvida sobre a legitimidade das partes, porque a companhia auctora e o Governo possuem a qualidade juridica, na qual litigam, e são por isso habéis para estarem em luizo;

Considerando que o tribunal tem de julgar, em vista das provas exhibidas no processo, se existiram erros materiaes e impreviões no projecto do Governo, que a companhia auctora teve de executar, segundo o § 2.º do artigo 1.º do contracto; e se provada que seja a existencia d'aquelles erros materiaes e impreviões, a mesma companhia auctora tem direito de receber a mais as despesas, que foi obrigada a fazer, como consequencia dos allegados erros materiaes e impreviões;

Considerando que, do exame da prova dos autos, e especialmente das respostas dos peritos aos quesitos que lhes foram propostos pela companhia auctora e pelo governo, consta, nos factos mais importantes, allegados por ambas as partes, o seguinte: que houve, effectivamente, divergencias importantes entre a planta parcellar official e a da companhia auctora (resposta ao quesito n.º 2); que a differença entre a superficie expropriada pela companhia auctora e as que tinham sido previstas no projecto do Governo foi proveniente de diferentes circumstancias, sendo aliás de influencia minima (resposta ao quesito n.º 9); que houve erros reaes (artigo 30.º do libello) mas não explicam a differença de comprimento referida no artigo, porque sendo uns para mais, outros para menos, quasi se compensam (resposta ao quesito 10); que é actualmente impossivel verificar de uma maneira indiscutivel a existencia dos erros arguidos no artigo 31.º do libello, e que sómente, em documento official, está reconhecida a existencia de um erro de nivelamento, o qual *não é o erro apontado no libello*, e que os demais erros apontados estão comprovados sómente pela comparação do perfil longitudinal do projecto do governo com o que é apresentado pela companhia (resposta ao quesito 11); que existiu de facto divergencia entre o comprimento effectivo do tunel do Monte de Lobos, deduzido do respectivo perfil longitudinal e do calculo de volume, que é de 260 metros, e o comprimento explicitamente indicado naquelle perfil, parecendo esta divergencia ser devida a um erro de calculo (resposta ao quesito n.º 28); que houve omissão de obras correntes (aqueductos, pontes, etc.) que constituem imperfeição do projecto (resposta ao quesito 45); que o projecto do governo deixou de prever as obras descriptas no artigo 111.º do libello (resposta ao quesito n.º 48); que o typo fornecido pelo governo para construção dos tuneis era insufficiente e defeituoso (resposta ao quesito 53);

Considerando que as respostas dos peritos, por maioria e unanimidade, aos quesitos — propostos pelo Ministerio Publico — foram as seguintes: que o projecto do governo, que serviu de base



ao concurso, tal como estava elaborado, não era exequível em diversos pontos sem correção, mas, depois de corrigido, pôde considerar-se, como tendo sido o projecto do contracto; e que as alterações que a companhia auctora entendeu fazer ao projecto do governo, tornaram a *construção e exploração mais economica*, e concorreram para maior rendimento (resposta aos quesitos n.º 1 e n.º 2 do Ministerio Publico);

Considerando que das respostas dos peritos a outros quesitos, propostos pela companhia auctora, consta mais o seguinte: que o erro do nivelamento referido nos artigos 132.º e 135 do libello foi reconhecido pela comissão official nomeada pelo governo, a qual lhe attribuiu um valor differente d'aquelle, que a companhia pretendia (resposta ao quesito 63); que houve defeitos de previsão para as obras accessorias (resposta ao quesito 91); que não foram previstas as estações de Cannas, Oliveirinha e Pinhel; e apenas a de Cannas figurava como apeadeiro (resposta ao quesito n.º 93);

Considerando, porém, que do exame e apreciação das divergencias, defeitos ou imprevisões allegadas e provadas pela companhia auctora entre o projecto do governo e a planta e perfil das obras executadas — propostas e approvadas pelo governo, resulta que, depois de corrigido, pôde considerar-se como tendo sido executado o projecto do governo, base do contracto; como também está provado, de modo irrecusavel (respostas parciais, ou em separado a cada um dos quesitos, e especialmente no seu conjuncto) que as correções ou alterações que a companhia auctora entendeu fazer ao projecto do governo, tornaram a construção mais economica, e concorreram para maior rendimento, (resposta dos peritos);

Considerando que a declaração dos peritos, de que o projecto do governo estava elaborado de modo que era inexecuível em diversos pontos sem correção, não melhora a situação jurídica da companhia auctora, porque, segundo todas as autoridades technicas e scientificas, as omissões, defeitos e imprevisões, taes quaes foram revelados no projecto do governo, são inseparaveis de trabalhos e elaboração de projectos d'esta natureza; e, na especie dos autos, como quasi sempre em todos os contractos identicos, essas omissões, imprevisões, ou correções são de antemão consideradas como inevitaveis, e por isso influem para as condições do contracto; e assim aconteceu no contracto celebrado pela companhia auctora e governo, porque não pode ter, e não teve com effeito, outra interpretação o artigo 3.º do contracto, que permittiu á companhia auctora propor as alterações que tivesse por conveniente á empresa, dentro das condições technicas dos projectos do governo sem aliás podê-las executar, sem approvação prévia do governo;

Considerando que, só o exposto seria sufficiente para concluir pela improcedencia do pedido, é certo que, por todas as clausulas do contracto e condições do concurso publico, em hypothese alguma é procedente a reclamação da companhia auctora; porquanto,

Considerando que, aberto o concurso publico por espaço de sessenta dias, d'elle consta mas clausulas e condições para o governo poder fazer a adjudicação; e entre as clausulas e condições, resalta a muito explicita, que a base da licitação seria o quanto da subvenção kilometrica (lei de 28 de março de 1878 e artigo 4.º do decreto de 24 de maio de 1878), que o Estado devia pagar;

Considerando que da combinação do artigo 2.º e 12.º do decreto de 24 de maio de 1878 com o artigo 4.º do mesmo decreto resulta que não seria considerada válida qualquer proposta dos concorrentes, que por qualquer forma tendesse a modificar as condições do programma, o que se confirma no artigo 1.º do capitulo das condições para a construção e exploração do caminho de ferro, e assim é visto que a empresa, preferida no concurso, teria de effectuar á sua custa, e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo, e nos prazos estipulados nas diversas condições do contracto todas as obras de construção, previstas ou imprevisas, especificadas, ou não especificadas, sem excepção, ou distincção, necessarias para completo acabamento da linha terrea, o que não pôde permittir duvidas sobre a interpretação do contracto e intenção das partes outorgantes;

Considerando que a allegação da companhia auctora, de que, por varias vezes, e durante a construção, reclamára perante o governo por causa dos erros materiaes e imprevisões do projecto do governo, designadamente nos officios de 18 de outubro de 1879, memoria justificativa de 10 de novembro do mesmo anno e de 24 de janeiro de 1880, também a não colloca em situação jurídica defensavel: pois que,

Considerando que a companhia auctora, pela faculdade permittida no artigo 3.º do contracto, teve por conveniente aos interesses da empresa propor ao Governo a planta e perfil do caminho de ferro, proposta de 30 de abril de 1880, e approvadas pelo governo em 14 de agosto (portaria d'esta data *ut il.*); e assim,

Considerando que sendo aquella proposta e solicitação posterior ás suas anteriores reclamações, e sendo essa approvação feita nos termos da portaria citada, que a companhia auctora em tempo algum e sob qualquer pretexto podia fazer qualquer reclamação de benefícios superiores áquelles que o seu contracto lhe concede, não podia permanecer em equívocos, porque a portaria citada, no uso legitimo das faculdades do governo é reconhecidas no contracto, excluia por completo a possibilidade de reclamações futuras, e abrangeu, na sua sanção, as pretensões da companhia auctora manifestadas anteriormente a ella;

Considerando que o governo, podendo, como fica dito, limitar-se a approvar a planta e perfil propostos pela companhia auctora,

sem que isso auctorizasse em epoca alguma, e sob qualquer pretexto, futuras, ou preteritas reclamações, é certo que o governo teve a cautela de fazer approvação nos termos expressivos já expostos, que são, na essencia, a doutrina do artigo 13.º do diploma ministerial de 18 de março de 1861; e não é temeraria a affirmativa de que para isso concorreu a manifestação de anteriores pedidos ou reclamações da companhia auctora, que por aquella forma tiveram completo indeferimento;

Considerando que, attento o ponderado, o governo, representante do Estado, somente, exclusivamente se obriga a pagar á companhia auctora, por certo e determinado preço, 23:000\$000 réis por kilometro, o que significa que se trata de uma construção, ou obra à forfait, isto é, construção ou obra com preço total rigorosamente fixado de antemão, o que resulta das condições do contracto, e o que o governo novamente manifestou á companhia auctora na portaria citada de 14 de agosto de 1880;

Considerando que sendo da índole e natureza d'estes contractos, não haver direito a exigir cousa alguma a mais, quaesquer que sejam as alterações da obra, com relação á planta, ou descripção, se essas alterações e custo a mais não forem convencionadas por escripto com o dono da obra (art. 1.401.º do Código Civil Portuguez, artigo 520.º do Código Commercial de 1833, e artigo 1.793.º do Código Civil, fonte do artigo 1.401.º), e os autos mostram exactamente o contrario, não só pelas clausulas e condições do contracto, mas pela declaração do governo na portaria citada, de 14 de agosto;

Considerando que, quando reputado o governo, representante do Estado, como dono da obra, elle não tinha, no caso dos autos, as faculdades legaes de convencionar, ou consentir despesas a mais, ou alterar por qualquer forma o preço certo estipulado, porque não tinha mais faculdades, ou direitos, além dos que lhe concedia a lei de 1878 citada, e decreto de 24 de maio do mesmo anno, que lhe conferiu um como mandato definido e limitado; e, a seguir-se opinião contraria, todas as garantias de seriedade nos contractos celebrados por virtude de concursos publicos seriam illusorias, e o meio de os illudir, com damno para a causa publica, estava aberto, e não com menos desprestigio dos poderes publicos;

Considerando que é de todo inutil discutir, se, em geral, o *forfait a des limites*, e se *ces limites sont posées par les plans et profils*, pois que, como fica ponderado, na especie dos autos, tudo está definido, claro e concreto, de modo a fazer conhecer nitidamente tanto a intenção das partes como o contexto do que foi pactuado e reduzido a contracto;

Considerando que a allegação da companhia auctora, como principal argumento, de que houve uma terceira classe de despesas a mais, aquellas que, não tendo sido previstas o podiam ser, contraria o seu proprio facto, outorgando no contracto nos termos, que d'elle constam, e já fica ponderado; e é juridicamente inaceitavel, para chegar a esta conclusão, o argumento de que a companhia auctora tinha obrigação de acreditar nos projectos do governo, base do concurso publico;

Considerando que a interpretação dada pela companhia auctora ás condições tão expressivas, que ella se obrigava a todas as obras de construção, previstas ou imprevisas, sem excepção, ou distincção, necessarias para completo acabamento da linha ferrea, é inteiramente contraria á significação das palavras, que o uso e a índole da lingua lhes dá;

Considerando, como também fica demonstrado, que a companhia auctora pretende dar ao artigo 3.º do contracto uma interpretação — que d'elle se não deduz, porque das proprias patavras do artigo, e da natureza e índole d'estes contractos, o governo não impõe, no exercicio do seu direito, alterações ou modificações, mas approva as propostas, que são sollicitadas pelas empresas — quando ellas julgam convenientes sollicitá-las e se harmonizam com os interesses do Estado; e assim os direitos e obrigações resultantes do contracto ficam integros; e convém não esquecer que as empresas nunca podem sollicitar quaesquer modificações senão, dentro das condições technicas dos projectos, base do concurso sob pena de serem rejeitadas *in limine*, e assim aconteceu na especie dos autos — como o demonstra a prova dos mesmos, especialmente á resposta dos peritos, como já foi ponderado;

Considerando que, conforme o compromisso, artigo 2.º n.º 1.º e 2.º, o tribunal só tem competencia para julgar nos precisos termos ali definidos, isto é — se ha, ou não erros materiaes e imprevisões; e, quando entenda que existam, se ha, ou não direito a qualquer indemnização a favor da companhia auctora, e assim é visto que a reclamação ultima, artigo 203.º do libello, ou sejam como no libello se declara 25:030\$725 réis, capital saldo de subvenção, é excessiva das faculdades legaes do tribunal para julga-la, e por isso d'ella não podem conhecer, e com effeito não conhecem;

Portanto, e o mais que dos autos consta, o tribunal julga improcedente e não provado o pedido da companhia auctora a titulo de erros materiaes e imprevisões no projecto do governo, a que se refere o § 2.º do artigo 1.º do contracto de 3 de agosto de 1878, e abstém-se de conhecer da ultima reclamação (artigo 203.º do libello) — ou seja do pedido de 25:030\$725 — saldo da subvenção.

Não ha custas nem sellos. — Intime-se. — Lisboa, 22 de fevereiro de 1904. — Eduardo José Coelho — José Dias Ferreira — João Joaquim de Mattos — Adolpho Ferreira de Loureiro — Visconde de Chancelleiros (com a declaração de que não interveiu no julgamento).



# TARIFAS DE TRANSPORTE

*Especial 9 P. V. do Minho e Douro* — Esta tarifa para transporte de materias inflammaveis que damos hoje, como annexo, é igual á n.º 4 do Sul e Sueste e a adopção dos seus preços e condições obedece ao fim de uniformizar as bases de transporte nas linhas portuguezas.

*Especial n.º 10, das mesmas linhas* — E' tambem igual á n.º 6 do Sul e Sueste tambem applicavel a touros e animaes ferozes, e publicada com o mesmo fim de uniformizar.

## A questão da Beira Alta

Está finalmente terminada esta questão que desde muitos annos se debatia entre a companhia e o governo, e terminada honrosamente para todos.

E frisamos bem que todos se honraram na decisão do tribunal arbitral porque até á companhia reclamante cabe a gloria dos vencidos, visto que o facto dos seus arbitros lhe não darem razão prova que ella fez recahir a sua escolha, não em quaesquer individuos que poderiam olhar mais aos interesses dos seus committentes do que aos do paiz em geral, mas em cavalheiros acima de toda a suspeita de se prestarem a qualquer acto menos justo.

Vê-se que a companhia andou por caminhos direitos, franca e lealmente, e não é ocioso lembrar que uma empresa em que a maior somma dos seus capitaes veiu de França, *poderia* servir-se de meios indirectos para fazer vingar o que ella considerava de sua justiça.

Mas não o fez, e não vemos por isso em que se possa basear o criterio dos que, antes, e ainda depois, do julgamento, a atacam por forma desusada em questões sujeitas ao veridictum d'um tribunal.

Vê-se claramente nesse facto o partido tomado de se querer conquistar glorias que a ninguem pertencem, á custa d'aquelles que, se gloria houvesse tambem tinham direito á sua partilha.

E se gloria houvesse, dizemos, porque não entendemos que mereça elogios quem cumpre o seu dever.

E todos o cumpriram, excepto aquelles que, não se fiando na provada honradez dos membros do tribunal e do ministro que promoveu a sua reunião, os offendiam com a suspeição bem transparente de que a resolução não seria inteiramente consentanea com a justiça.

Enganaram-se e ainda querem a corôa da gloria, como se fosse aos seus ataques e não á honrabilidade dos atacados, que se devem o resultado obtido. E' querer demais.

Pela nossa parte, muito prepositadamente nos abstinémos de sequer aludir á questão emquanto ella não foi resolvida. Hoje que o está pelo accordão que vae na *Parte Official*, nada nos impede que ponhamos as cousas nos seus devidos termos:

A companhia da Beira Alta julgando-se prejudicada por circumstancias independentes da sua vontade e imputaveis ás repartições do Estado, reclamou;

O governo de então não a attendeu e apellou-se para a arbitragem.

Cada uma das partes nomeou os seus delegados, e *ambas* escolheram para esse encargo homens da mais provada honestidade. E tão rigorosa foi essa escolha por parte da companhia que os seus proprios escolhidos votaram contra as suas pretenções, e a favor do paiz.

Não percebemos como d'este facto se infira desdouro para quem numa questão, escolhe distinctos jurisconsultos e estes lhe negam a razão.

E tanto este correcto proceder foi reconhecido pelo tribunal que elle absolveu *sem custas* a companhia reclamante. Não foi, pois, uma condemnação, foi uma resposta a uma consulta juridica.

E para terminar, notaremos que o exagero e o desejo de lançar ás fêras a entidade vencida vão até o extremo de dizer uma folha que, na convocação para a assembléa

geral que se deve realizar no proximo mez, o conselho de administração occulta os nomes dos seus membros quando, desde que a companhia existe, sempre foi costume essas convocações serem feitas em nome colectivo do conselho e sem designação dos nomes dos seus membros.

A quanto leva o excesso de zelo, por mais que o proverbio diga que «o excesso em tudo é um defeito!»

## NOTAS DE VIAGEM

XVII

Shanghai — A colonia portugueza — O consulado — Theatro e costumes — Castigos crueis — Um passeio — Final da China.

Para muitos, vêr Macau, Cantão, Hong-Kong e Shanghai é vêr a China completa, sem se lembrarem de que o imperio filho do sol é tão grande, as suas cidades principaes tão afastadas, que cada uma de per si constitue um paiz differente.

E' assim que, quem vem de Pekim e de Che-fu encontra Shanghai completamente diverso de tudo quanto viu. Diverso para melhor, segundo o nosso modo de ver occidental; por certo que os chinezes, ao vêr o azeite d'aquella cidade e as suas bellas europeas a consideram uma região perdida.

Mas nem todos; que os mais illustrados ou modernizados morrem d'amores por aquelle oasis de civilização encravado em pleno sol levante.

Com razão se chama a Shanghai a Paris do oriente.

A impressão que o viajante sente ao entrar ali é agradabilissima, por se sentir numa cidade limpa, elegante, moderna; a estada durante uns dias ali mais accentua essa impressão porque se gosa de todas as bellas que a cidade encerra e se vive com a commodidade e conforto de qualquer ponto da Europa.

E se o viajante é portuguez melhor se sentirá por se encontrar entre numerosos compatriotas que lhe salam a nossa lingua, embora, grande parte d'elles, com um sotaque accentuadamente inglez.

E' que a nossa colonia em Shanghai é uma das maiores, a segunda em numero, cerca de 1.500 portuguezes, na maior parte filhos de Macau, que ali mantem e honram o nome da patria querida.

Nas principaes casas commerciaes, nos bancos e estabelecimentos, são muito estimados os empregados portuguezes; algumas tem mesmo mais de um, e dão-lhes a preferencia para os primeiros logares.

Nas proprias repartições publicas o elemento portuguez nos apparece, como me succedeu no correio chinez, onde, indo perguntar se havia correspondencia para o meu nome, o empregado sorriu, levou o meu bilhete para dentro e voltou pouco depois, dizendo-me no nosso idioma:

—Nada ha na posta restante para o meu patricio.

—E', então, portuguez, lhe disse cheio de surpresa.

—Sim senhor, e temos cá, no correio chinez, mais quatro compatriotas.

Pelo numero e importancia da nossa colonia e pela respeitabilidade do consul geral que ali temos, o nosso paiz é ali muito considerado, fazendo parte da jurisdição estrangeira que superintende na zona pertencente á concessão internacional.

Porque Shanghai está dividido em duas partes; a concessão franceza occupa uma pequena facha a sueste, inteiramente separada da de todos os demais paizes; ali está o consulado numa bella edificação, o correio francez, a egreja, o hotel *des Colonies*, a policia. São francezes os nomes das ruas, a disposição dos jardins, o estylo das edificações.

Separada para noroeste é a concessão internacional, onde se encontram, em conjuncto, as colonias ingleza, americana, allemã, russa, japoneza e portugueza.

Mas, sempre as nossas cousas abandonadas pelos governos desprezando as boas condições que se nos offerecem! Como é desconsolador vêr os outros paizes, com colonias



muito inferiores á nossa, ostentando os seus consulados em imponentes edificações proprias, no centro da cidade; e lá numa rua afastada o nosso numa casinha alugada, acanhadissima como os recursos de que dispõe, com um pessoal tão reduzido e tão pobremente remunerado que não póde ser bom.

Ha tempos um jornal de Lisboa publicou, em gravura, a vista da casa consular portugueza; mas o photographo, ou por amabilidade ou por vergonha de apresentar a modesta fachada da nossa installação, deu a vista de todo o edificio, constituido por varias casas particulares, entre as quaes estão as simples duas janellas do consulado portuguez.

Talvez alguém, vendo a imponencia d'aquelle palacio invejassem a elevada importancia que a nossa representação ali tem; e não sei como isso não veio ás camaras, em proposta de lei para que tal imponencia se reduzisse, por economia, a proporções mais modestas!

Ha escolas dos varios idiomas, egrejas dos differentes ritos; e não existe sequer uma escola primaria portugueza, do que resulta que os nossos compatriotas, não podendo educar os filhos em escola do seu paiz, teem que entrega-los aos institutos inglezes e, o que é peor, á tutela das professoras francezas filiadas no jesuitismo.

E com que sentimento eu, amavelmente recebido em casa de um nosso compatriota, não pude entender-me com duas galantes portuguezinhas, suas filhas, por ellas não perceberem palavra senão... de inglez!

Tal é a pobreza da nossa representação, e o patriotismo dos portuguezes, em Shanghae, que ha tempos se fez uma subscrição para a construcção de um edificio para o consulado. Pois essa generosa ideia não foi auxiliada pelos poderes publicos, e inculido o desanimo pela sympathica ideia, o producto foi offerecido á Assistencia dos tuberculosos.

A nossa colonia tem ali dois bellos clubs, na *North-Szechuen-Road*; um o Club de Recreio, está num bom edificio de cuja fachada damos a gravura. Ha no club uma boa bibliotheca com alguns mil volumes, jornaes portuguezes e estrangeiros, salas de bilhar e outros jogos,

theatro e concerto, e no ultimo andar quartos para alojamento dos portuguezes que vão áquella cidade buscar collocação, enquanto não estabelecem residencia definitiva.

O outro, o Club Portuguez, fica em frente d'aquelle, tem tambem excellente installação com todas as commodidades, como o anterior, excepto o theatro.

Num e outro os portuguezes são recebidos de braços abertos e alma franca, como eu o fui por aquelles nossos irmãos, alguns que nunca viram o continente da patria, mas que nem por isso amam menos o nosso Portugal.

Tal é a consideração que as outras nações dão ao nosso paiz que o distincto magistrado que nos representa faz parte do conselho municipal e tem foros juridicos nas questões de administração da justiça, como os demais consules.

E' esse conselho que representa as varias colonias, que superintende na cidade e devemos dizer que cuida bem do acao e belleza d'esta.

As ruas são limpas, bem alinhadas, os jardins bem cuidados, havendo no principal excellente musica todas as noites.

A illuminação electrica é profusa.

Não ha tremvias, projectando-se installa-los brevemente; a viação faz-se pelos carros tirados por homens a que já me referi e que se chamam aqui *ritschaws* ou, em portuguez *ritchous*, havendo algumas *victorias*, a um cavallo, que se alugam baratissimas, por 8 *dollars* ou uns 45000 réis por todo o dia.

Um unico caminho de ferro, de dezeseis milhas de extensão, com um material muito modesto liga a cidade a Woosung, sahida do porto, onde alguns grandes vapores recebem, d'elle e dos pequenos vapores do rio, passageiros e mercadorias.

Além do theatro europeu, que funciona no inverno, ha dois ou tres theatros chinezes, com vasta platéa e camarotes onde se apinha uma multidão enorme, enchendo a sala, os corredores e até a rua.

E' curiosissimo o espectáculo, em que figuram quasi sempre peças moralizadoras dos costumes, e mais curioso o aspecto da sala do que o que se passa no palco. Os espectadores, despindo os jalecos e dando-os a guardar, como nós fazemos aos paletós, ficam nus de meio corpo; as *damas* não vão para a platéa, e mesmo nos camarotes a frequencia é da classe mediana, porque chineza fina não se mostra em publico. Adiante dos camarotes corre um passadiço d'onde se dependuram enormes cartazes encarnados com a descripção do espectáculo em letras (chinezas já se vê) enormes; por esse passadiço circulam moços offerecendo chá, doces e panos molhados em agua quente, para com elles se refrescar o rosto e o pescoço.

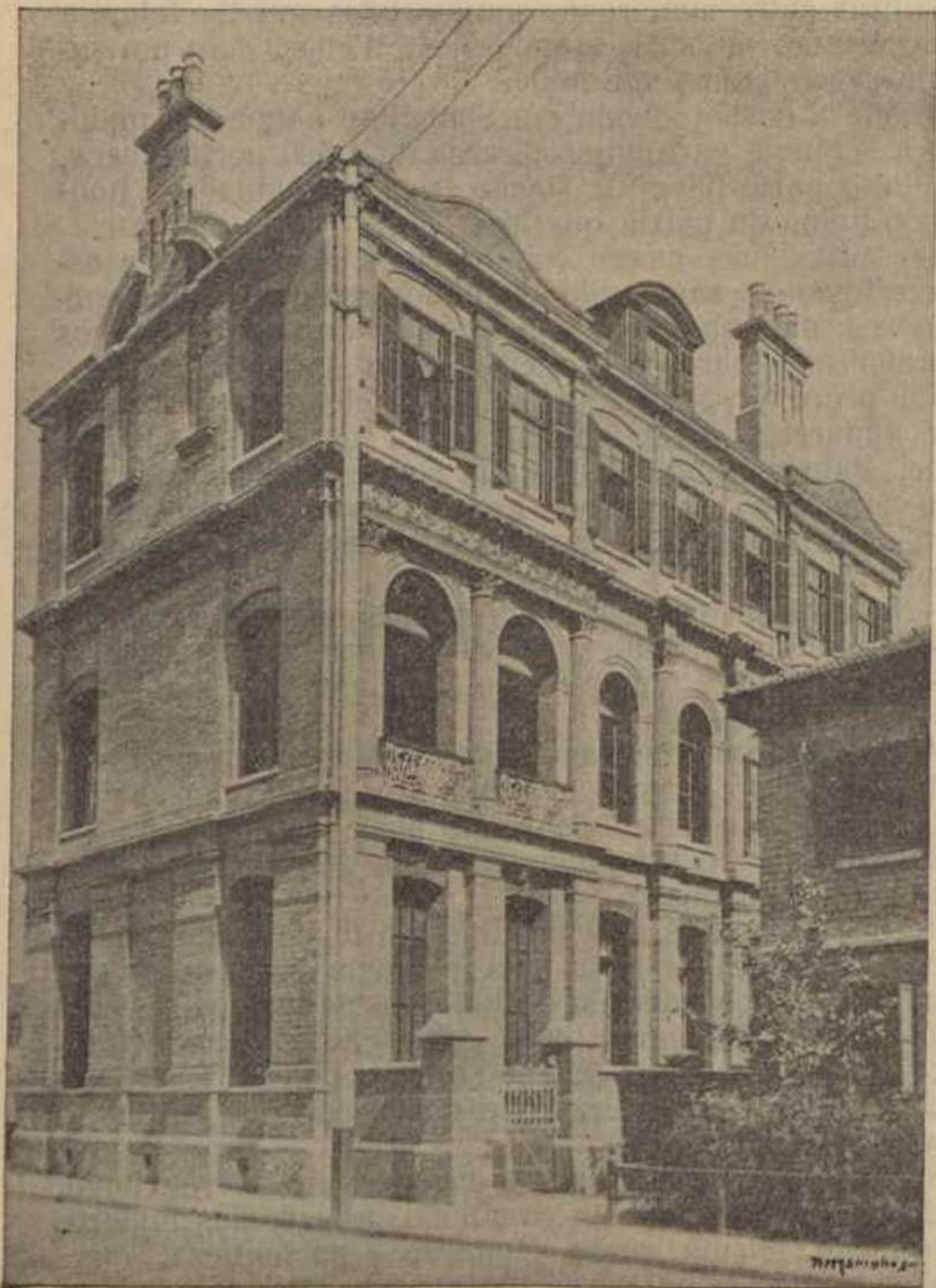
Tambem é muito interessante uma visita á cidade chineza, onde, em ruas estreitissimas e sujissimas, se aprecia o que é a intensidade do commercio chinez em pequenos estabelecimentos, onde tudo se fabrica e se vende entre gritos e correrias selvaticas. E' esta cidade, rodeada de grossas muralhas com torres e fosso exterior que constitue o verdadeiro pedaço da China ao lado das modernas concessões europeas e americana. Ahi se administra a justiça á chineza, com as barbaridades que se regulam pela vontade do mandarim que preside ao sacrificio.

As condemnações são sempre castigos corporaes consistindo em varadas ou *bambuadas*, applicadas na parte superior das côxas, em numero que se eleva a centenas de golpes, quando o crime é mais grave e o réu não tem protecção.

Para os crimes de morte, assalto de noite, roubo á mão armada e attentado contra as instituições, o castigo é o garrote. E tanto é o desprezo pela vida, entre os chinezes, que quando succede serem numerosos os condemnados, enquanto o carrasco decepa as cabeças dos primeiros, os seguintes, da fila, estão fumando e rindo.

Só com esta falta de sentimento phisico, de systema nervoso, se explica que um corpo possa resistir a centos de bastonadas.

Se porém o mandarim quer acabar com o paciente, um simples signal aos executores e estes dando uma pequena



Club de Recreio (Portuguez)



inclinação ás metades de bambu com que dão os golpes a parte cortante retalha as carnes do desgraçado, fazendo-as voar em farrapos quando se ergue o instrumento do supplicio.

Voltemos d'estes horrores á parte civilizada da cidade; tomemos um carro por meio dia e poderemos dar um bello passeio, pela *Nankin-road* uma rua que começa na margem do rio por estabelecimentos europeus dos dois lados, e passa em breve a ser ladeada por luxuosas casas chinezas, no genero das de Pekim. D'uma d'estas vae aqui copia da photographia.



Nankin-road — Shanghae

Seguiremos até o campo de corridas de cavallos e outros recreios, d'ahi a Bubbling-Well, a 8 kilometros da cidade, um delicioso passeio entre arvoredos, continuando a Zika-Wei onde é o notavel observatorio dos jesuitas francezes.

A' volta deverá mandar-se seguir o trem pelo caminho do sul, podendo-se parar no cemiterio que é importante e percorrendo depois as bellas avenidas da concessão franceza.

Outros pontos e muitos edificios importantes ha que ver,

para o que o viajante portuguez não tem precisão de tomar guia porque qualquer dos nossos compatriotas se prestará entusiasticamente a acompanhá-lo.

Do alto de uma torre poderá admirar o conjuncto da cidade, com as suas nove pontes sobre o *Soochow*, e os seus festões de verdura; indo a um dos variados templos conhecerá os costumes dos chinezes, vendo-os fazer as suas orações em voz alta, como que ralhando com o santo, batendo com um pau no chão, etc.

Permanecendo um dia na cidade encontrará um enterro e achará singular que antes do corpo, que vae numa caixa quadrangular, vá correndo um carro com gente tocando uma trompa, e espalhando pelo chão uns papeis prateados dobrados de fôrma semelhante aos que por cá usamos com pós de sapato. São offertas ao morto, e os toques de trombeta avisam o povo de que vae passar um enterro.

Ahi está uma bella applicação futura do automovel, com corneta e tudo.

A beneficencia está muito desenvolvida em Shanghae; não só existem bastantes hospitaes como sociedades de soccorro, tanto da raça branca como dos chinezes.

D'aquellas uma ha que faz collocar nas ruas grandes vasilhas com chá e um pucaro, á disposição do povo.

Entre os chinezes a sociedade mutua está tão vinculada que se applica a variadissimos fins; a auxilio dos negociantes falidos por desastre financeiro, a repatriação dos corpos dos chinezes pobres que morrem longe da patria.

A sua união e impassivel tenacidade são notaveis. Quando o governo exige dos mandarins maior contribuição dos seus districtos, e elles augmentam os impostos, o commercio fecha a porta e... vae para casa tomar chá. Os mandarins enviam parlamentarios; faz-se politica (tambem por lá!) mas nada conseguem; a união é inquebrantavel e o mandarin tem que ceder, pelo menos em parte.

Talvez não fosse mau, entre nós, se tivéssemos a energia da inercia dos chinezes....

## Valença a Monsão

Tem dado que falar esta malfadada linha que originou até um incidente tumultuoso na camara dos deputados. Convém por isso historiar rapidamente os factos que lhe dizem respeito.

Por alvará de 22 de novembro de 1894, foi concedida uma linha americana com tracção animal entre Valença e Monsão, assente no leito da estrada.

Novo alvará de 11 de janeiro de 1896 transformou a concessão na de uma linha com tracção a vapor, e assente parte em leito proprio, parte no da estrada.

Processo foi este seguido para outras concessões como a de Vendas Novas a Santarem e de Faro a Villa Real, nas rédes sob a modesta fôrma de *tramway* para chegarem illegalmente ao ideal da via larga em leito proprio para que tendiam os concessionarios.

Não foi tão longe a evolução do troço de que nos occupamos. Obteve, porém, por lei de 20 de setembro de 1897, isenção de direitos para o material fixo e circulante.

Não lograram os concessionarios reunir o capital necessario, mantendo por isso illesa a concessão á custa de prorogações successivas, cuja série parece ser como a dos numeros: interminavel.

Entretanto foi approvedo por decreto de 15 de fevereiro de 1900, o plano da rede complementar ao norte do Mondego no qual figurava *para via larga* o prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço. Ficava assim condemnada implicitamente a concessão do americano de Valença a Monsão que constituia exemplo frisante da approvação de linhas, sem previo plano do systema de communicações.

Pretendeu-se e não ha muito, obter auctorização legislativa para a garantia de juro do tramway transformado em linha de 1.<sup>o</sup> em leito proprio, fazendo pois seguimento até Valença, da linha de Braga a Monção.

Em vez de ser pois o natural prolongamento da linha do Minho, que não é difficil de construir e que se explorará economicamente com o mesmo material tornava-se instrumento de desvio de trafego, transferindo de Monsão para Melgaço o ponto commum da via larga e da via reduzida. Felizmente gorou essa tentativa.

Não pôde o Estado, sem faltar aos principios de equidade e respeito dos contractos, construir o prolongamento de Valença a Monsão enquanto subsistir a concessão do *tramway* com a mesma directriz. O que não deve porém é conceder a essa malfadada linha o minimo favor.

Deixar mallograr de vez a desastrosa empresa e caducar uma concessão que não devia ter sido feita, afim de ficar o campo livre para a construcção directa de via larga pelo Estado que desde então fica auctorizado pela alinea e) do n.º 1.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Eis o que aconselham os interesses da região.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

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

A assembléa geral annual dos accionistas d'esta companhia terá lugar sabbado 30 de abril de 1904, pelas tres horas da tarde, na sede da companhia, Rua Victor Cordon, n.º 1.

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

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

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

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

## REVISTA DA BÓLSA DE PARIS

Paris, 26 de fevereiro de 1904.

Um vento d'além do Rheno, gelado como a superficie do Neva, trouxe no dia 20 um notavel abaixamento de temperatura ao nosso mercado.



Um panico geral, injustificado e ainda mal explicado tomou, de subito, tanto vendedores como compradores, nesse sabbado que ficará memoravel nos annaes da nossa bolsa.

É que, nem nos dias mais temerosos em que grandes receios assaltavam o espirito francez, nunca se viu uma queda geral de todos os valores, uma inquietação tão violenta como a que se manifestou naquella dia entre as columnas do palacio da rua Vivienne.

E, caso singular, os fundos russos que, theoricamente deveriam ter sido os mais gravemente attingidos, soffreram menos que os francezes e d'outros paizes que não pôdem ser senão muito remotamente influenciados pelo conflicto russo-japonez.

Para se apreciar a queda que se deu nas cotações, comparemos as dos principaes valores nos dias 19, 20 e na segunda feira 22, dia em que a calma e o bom senso começaram a reentrar nos espiritos:

19 de Fev. 20 de Fev. 22 de Fev.

Renda franceza.....	95-20	94 55	91-90
Brazil 4 p. c.....	74-25	71-50	73-25
Chinez 4 p. c.....	91-75	91- "	91- "
Exterior hespanhol (titulos pequenos).....	80-50	74 50	77-10
Turco unificado.....	77-60	75- "	70-80
Russo 3 p. c. 1891.....	73-50	73- "	73 85
Portuguez.....	58-25	56- "	57-40
Servia 4 p. c.....	68- "	65-20	68- "
Rescissão Brazil.....	77-30	73-80	72-10
Renda italiana 5 p. c.....	98 85	96-65	99- "
Crédit Lyonnais.....	1082- "	1040- "	1048- "
Banco de Paris.....	1050- "	1002- "	1020- "
Paris-Lyon-Mediterraneo.....	1370- "	1335- "	1346- "
Norte de França.....	1783- "	1735- "	1745- "
Meridionaes.....	703- "	695- "	690- "
Norte de Hespanha.....	158- "	145- "	153- "
Zaragoza.....	273- "	259- "	258- "
Su-z.....	3894- "	3820- "	3805- "
Rio Tinto.....	1186- "	1157- "	1178- "

As causas d'esta descida foram objecto de immediata analyse por parte do ministro das Finanças, com mr. de Vermeuil, presidente da camara syndical, apurando-se que, nem clara nem occulta, não havia a menor noticia de falencia na liquidação de 15. Então o ministro promoveu que as sociedades de credito intervissem, aproveitando os preços favoraveis por que o papel se offerecia, o que fez, logo no dia seguinte, elevar as taxas.

Quanto á origem do facto deve-se attribuir ás liquidações de posições na alta que não encontraram contrapartida que as equilibrasse.

Durante muito tempo as noticias das negociações diplomaticas na questão do extremo-oriente haviam feito prever uma solução pacifica; assim, quando os primeiros torpedeiros japonezes começaram arrombando os fundos dos couraçados russos, as posições achavam-se na alta. Estas posições foram liquidadas á custa da realização de valores que torne mais facil mercado, o que as fez descer, e pela reflexão natural, todos os demais os acompanharam.

Aquella camada de vendedores forçados veio juntar-se a grande cohorte dos especuladores, pescadores de aguas turvas e que, é certo nessa occasião encontraram vasto estuario onde pescar, realizaram vendas a descoberto destinadas a tornar a liquidação das posições ainda mais difficil.

Resultado foi que nesta guerra de um dia houve mais avarias do que em uma noite de bombardeamento em Port-Arthur, e que se o panico fez victimas, tambem d'elle se aproveitaram, nesse dia e no seguinte, varios estabelecimentos de credito e capitalistas que adquiriram importantes valores a taxas de capitalização que nunca elles suppozeram obter.

As cotações da ultima hora são muito mais favoraveis para os vendedores do que a do dia terrivel.

O 3% francez perdeu apenas 0,80 em comparação á semana anterior, ficando a 95 a praso, e a 95,60 ao contado.

O amortizavel seguiu as mesmas fluctuações, tendo, de 96 descido a 95,05 e fechando hoje a 95,75.

O Banco de França fraquejou, de 3.780, a 3.700, redondos e já hoje se fez a 60 frs. mais. Annuncia-se já um augmento da taxa do desconto que acompanhará a subida que se está operando em todos os bancos estrangeiros.

O *Crédit Lyonnais* baixou de 1.082 a 1.065.

Em todos os demais bancos e sociedades de credito a baixa que se deu no celebre dia já está quasi compensada.

Quanto a caminhos de ferro, as receitas das nossas seis grandes companhias accusam diminuição de 300.000 frs., o que eleva a 2.030.000 frs a diferença desde 1 de janeiro.

A baixa na cotação accentuou-se no *Norte* que, de 1.783 desceu a 1.748 e no *Lyão* que veio de 1.370 para 1.340; o *Orleans* fez 1.421 em vez de 1.445 anteriores, o *Este* fraquejou 10 frs. O *Oeste* em compensação ganhou 4; ficando hoje a 890 e o *Midi* elevou-se a 1.145 com boa tendencia.

Nos estrangeiros temos grande fraqueza nos Meridionaes, que hoje ficam a 685. Não se sabe qual será o resultado das negociações que as companhias teem pendentes com o governo em vista do praso das convenções estar a terminar.

E depois d'isto nada mais se sabe.

Os *Portuguezes* tiveram baixa de que ainda se não refizeram por completo. A acção a 170 frs., as obrigações do 1.º grau não teem sido cotadas, e as de juro variavel fazem 182 as de 3% e 232 as de 4%.

De Hespanha tudo tende a diminuição em virtude do aggravamento dos cambios e dos boatos que correm sobre a excitação do espirito no paiz.

Os *Andaluzes* passam de 137 a 130 e a obrigação 1.ª série sóbe a 248.

O *Zaragoza* perdeu 20 pontos, ficando a 258 e as obrigações manteem os preços anteriores. O *Caceres* sustenta os preços com pequenas variantes.

E, para terminar, os *Russos* conservam-se firmes, e talvez com promessas de subida, porque os movimentos de tropas representam uma fonte de receita certa.

S.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 29 de fevereiro de 1904.

Na nossa praça os principaes titulos tiveram o movimento seguinte:

*Inscrições.* — Devido á grande quantidade de papel que veio ao mercado, baixaram muito, mas fechou já com compradores e sem vendedores. A grande abundancia foi em geral devida, á troca por divida externa que mercê dos preços baixos tem tido este ultimo tempo uma procura extraordinaria.

Os outros valores do estado tambem soffreram, mas a baixa não foi tão sensivel.

As acções dos Bancos *Portugal*, *Açores* e *Ultramarino*, tambem não mereceram a attenção dos capitalistas e baixaram bastante, em especial as do *Lisboa e Açores*, cuja baixa foi mais brusca.

As acções da *Banco Commercial* sustentaram os preços e fecham ainda com compradores.

As acções da *Companhia do Gaz* tambem caíram um pouco e fecham ainda com má tendencia.

Em obrigações tiveram alguma procura as da *Companhia das Aguas, Prediaes e Ultramarino* 6%, mas não houve difficuldade na compra.

As *Ambacas*, caíram novamente de preços, por falta de compradores.

Os valores da *Companhia Real* e acções da *Companhia de Moçambique e Zambesia*, acompanhando os preços de Paris, baixaram muitissimo.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	43 1/4	43 3/16	Desconto no Banco de Portugal.....	5 1/2 %
» cheque.....	42 3/4	42 5/8	No mercado.....	6 %
Paris 90 d/v.....	664	665	Agio Buenos Ayres.....	—
» cheque....	668	671	Cambio do Brazil.	12 15/16
Berlim 90 d/v.....	268	269	Premio da libra...	1 \$ 080
» cheque....	274	275	e	
Francfort 90 d/v ..	268 1/2	269 1/2		
» cheque..	274 1/2	275 1/2		
Madrid cheque ...	800	810		1 \$ 100



## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	FEVEREIRO													
	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	29	-	-
Lisboa : Inscriptões de assent.	-	37,70	37,70	37,80	-	37,50	37,20	-	36	36	36,10	36,50	-	-
» coupon ..	-	37,70	37,70	37,70	37,50	37,50	37,40	36,75	36,10	36	36,15	36,60	-	-
Obrig. 4 0/0 1888 .....	-	20.200	20.100	-	20.100	20.100	-	20.200	19.800	-	19.700	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	48.700	48.600	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent .....	-	57.000	-	-	-	57.000	57.000	56.500	56.500	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int .....	-	56.800	56.800	-	-	56.800	-	56.800	56.800	-	56.000	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal .....	-	-	166.000	-	166.150	165.800	165.800	165.500	165.500	165.000	165.000	165.000	-	-
» » Commercial .....	-	133.000	-	-	133.000	133.000	-	-	133.200	-	133.000	-	-	-
» » Nac. Ultramarino .....	-	110.000	111.000	110.500	-	-	109.800	-	108.500	107.000	101.000	-	-	-
» » Lisboa & Açores .....	-	-	120.000	-	-	-	-	119.300	119.000	117.800	-	116.500	-	-
» Tabacos coupon .....	-	-	-	139.000	139.000	138.800	138.500	-	-	138.000	-	138.000	-	-
» Comp. Phosphoros .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Real .....	-	-	-	-	41.050	40.800	41.000	40.900	-	-	-	-	-	-
» » Nacional .....	-	-	-	4.800	4.800	4.800	-	-	-	39.000	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0 .....	-	93.000	98.000	-	-	-	-	-	-	93.000	93.000	-	-	-
» » 5 0/0 .....	-	90.050	90.050	90.050	90.150	90.150	90.000	90.150	90.000	-	90.000	90.000	-	-
» C.ª Phosphoros .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau .....	-	80.000	80.000	-	79.000	-	-	79.000	-	-	-	79.000	-	-
» » » 3 0/0 2.º » .....	-	-	43.000	42.850	-	42.000	41.500	41.200	40.800	40.050	40.000	40.800	-	-
» » Nacional .....	-	-	-	-	-	70.800	70.500	-	70.200	-	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa .....	-	87.000	87.500	87.600	87.600	87.100	86.000	-	85.500	84.500	81.500	-	-	-
Paris : 3 0/0 portuguez 1.ª serie	59,65	69,60	50,80	58,50	56	57,80	57,95	57,90	57,70	57,50	57,45	-	-	-
Accções Comp. Real .....	-	-	103	163,50	-	-	180	182	179	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres .....	-	-	-	-	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Norte Hespanha .....	166	166	165	160	144	155	158	145	148	150	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza .....	283	282	282	275	250	260	266	256	253	257	-	-	-	-
» Andaluzes .....	-	147	140	135	125	128	135	128	128	130	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	360	360	-	-	356	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 2.º » .....	193	194	193	192	-	183	184	-	-	177	178	-	-	-
» » Beira Alta .....	119	118	118	117	115	116	118	-	117	117	-	-	-	-
» Madrid-Caceres .....	122,25	125	123	123	120	121	121	123	120	120	-	-	-	-
» N. Hespan. (1.ª hyp.)	339,50	337,50	340	338,50	-	335	333	332	334	333,50	-	-	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez .....	60	59,75	59,25	58,25	58	58	58,25	57,75	57,87	57,87	58,25	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	76	77	-	78	77,50	77	76,50	76	-	-	75	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1904	1903	1904	1903
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova	22 28 Jan.	693	81.467.000	117.556	693	81.172.351	117.131	329.499.000	324.689.404	4.809.596
	não garantida .....	29 4 Fev	"	77.427.000	111.727	"	78.815.308	113.730	406.926.000	403.504.712	3.421.288
		5 11 "	"	68.398.000	98.698	"	77.406.996	111.178	475.324.000	480.551.708	-
	Nova rede garan-	22 28 Jan.	380	12.130.000	31.921	380	12.269.649	32.288	44.766.000	49.078.596	-
	tida .....	29 4 Fev	"	10.619.000	27.944	"	11.880.692	31.170	55.385.000	60.899.288	-
COMPANHIA REAL		5 11 "	"	9.051.000	23.818	"	11.484.004	30.221	64.436.000	72.383.292	-
	Vendas Novas .....	29 4 "	70	1.535.000	21.928	-	-	-	4.111.000	-	-
		5 11 "	"	1.263.000	18.042	-	-	-	5.374.000	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sul e Sueste .....	21 31 Dez	518	34.042.645	65.719	494	36.270.215	73.421	1.401.943.870	1.240.129.957	161.813.913	-
	1 10 Jan.	"	28.658.165	55.324	511	31.474.900	61.594	28.658.165	31.474.900	-	2.816.735
Minho e Douro .....	-	358	-	-	358	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beira Alta .....	15 21 Jan.	253	5.984.900	23.655	253	6.501.115	25.696	17.886.344	18.787.846	-	901.502
	22 28 "	"	6.484.586	25.630	"	6.631.094	26.209	24.370.930	25.418.940	-	1.048.010
Nacional — Mirandella	1 7 Jan.	105	1.344.806	12.807	105	1.468.482	13.985	1.344.806	1.468.482	-	123.676
e Vizeu .....	8 14 "	"	1.449.166	13.801	"	1.491.557	14.205	2.793.972	2.960.039	-	166.067
	15 21 "	"	1.683.555	16.033	"	1.556.284	14.821	4.477.527	4.516.323	-	38.796
Guimarães .....	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
	29 4 Fev	3656 Ps.	1.858.931	508	3656 Ps.	1.794.631	490	9.360.892	9.209.432	151.460	-
Norte de Hespanha .....	5 11 "	"	2.052.897	561	"	1.994.921	515	11.413.789	11.204.354	209.435	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid — Zaragoza —	29 4 Fev	3650	1.936.915	530	3650	1.960.679	537	9.142.313	9.025.672	116.641	-
Alicante .....	5 11 "	"	1.991.115	545	"	1.852.892	507	11.133.428	10.878.564	254.864	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andaluzes .....	15 21 Jan.	1067	360.234	337	1067	413.160	387	1.020.551	1.131.850	-	111.299
	22 28 "	"	381.488	357	"	403.590	378	1.402.039	1.535.440	-	133.401
	29 4 Fev	"	471.499	442	"	493.924	462	1.875.538	2.029.365	-	153.827
Madrid-Caceres .....	29 4 "	429	73.879	172	429	80.625	187	370.064	394.454	-	24.390
	5 11 "	"	74.087	172	"	88.514	200	444.151	482.968	-	38.817
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva .....	5 11 Fev	180	35.874	199	180	48.040	266	268.364	268.974	-	610
	12 18 "	"	42.025	233	"	59.532	330	310.389	328.506	-	18.117
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-





## Carris de ferro do Porto

Reune no sabado a assembléa geral d'esta companhia para discussão do relatorio annual.

O numero total de passageiros transportados durante o anno foi de 4.162.589 ou mais 348.801 do que em 1902, havendo, além d'estes, mais 3.686 assignantes, e se a estes se attribuir a média de 3 viagens por dia, o que dá mais de 4 milhões de passagens, póde estimar-se em 8 milhões o numero de passageiros.

O rendimento foi 318 contos de receita geral e 8 contos de venda de carris usados, e será applicado a:

Dividendo de 6\$000 réis por acção, 70:200\$000 réis.

Fundos de reserva, de amortização, para reforma do material e para abater ás contas de gados e arreios, réis 24.000\$000.

Durante o anno a direcção ensaiou o systema de bilhetes de pequenas zonas a 30 réis, na linha de Campañã á Boavista o que lhe deu um augmento de 170 mil passageiros e 2 contos de receita que, se bem que não cobrisse por completo o excesso de despesa, demonstra que o systema do barateamento de preços dará proficuos resultados na exploração d'aquella rede, pelo que se projecta estender este beneficio a outras linhas.

Tambem projecta construir novos complementos da rede de Paranhos a S. Mamede e outros de que se acha pedida a concessão.

Acompanha o relatorio, além de varias demonstrações graficas do movimento e productos, uma carta da rede que constitue as actuaes e futuras linhas da companhia sendo a sua extensão:

Linhas servidas por tracção electrica (kil.)	28,385
Idem a vapor .....	8,861
Idem animal .....	5,000
Em construcção .....	4,800
Em projecto .....	1,300
Total .....	48,346

## Elevador do Carmo

Serão para muitos uma surpresa os resultados da exploração d'esta empresa accusados no relatorio que fecha em 31 de dezembro e se refere apenas aos dez mezes e oito dias da gerencia da nova companhia; não o são para nós que sempre considerámos esta empresa de primeira ordem e de largo futuro.

O movimento de passageiros foi de 476.760 ascendentes e 169.925 descendentes, o que dá a média diaria de 1.953 passageiros.

Os rendimentos durante esse periodo foram:

Passageiros .....	12:385\$880
Outras receitas .....	1:661\$255
Total .....	14.047\$135
As quaes extrahidas as despesas.	6:116\$230
deixam de saldo .....	7:930\$905

que serão repartidos em:

Dividendo (5 %) .....	6:250\$000
Fundo de reserva .....	396\$545
Retribuição aos corpos gerentes.	356\$890
Saldo para 1904 .....	927\$470

Além de importantes melhoramentos que a nova direcção já introduziu no curto periodo da sua gerencia — a cobertura da plataforma e da ponte, a applicação de novos e mais resistentes machinismos de tracção, e a de correntes compensadoras ligando a parte inferior das *cabines*—projecta-se a substituição do movimento a vapor pelo electrico, o embellesamento do pateo de entrada, e num futuro não distante, o complemento das torres superiores á ultima plataforma.

E' curioso notar que durante o periodo subiram á segunda plataforma 52.415 pessoas e 12.550 se serviram do telescopio para admirar o firmamento ou os bellos panoramas que d'ali se avistam.

## Companhia Tagus

Recebemos o relatorio d'esta companhia de seguros, respectivo á sua gerencia do anno findo. Os resultados foram muito lisongeiros.

Com uma receita de 112 contos e uma despesa de 43, incluindo 15 contos de prejuizos de seguros, a conta de ganhos e perdas salda-se com uma verba de 63 contos a favor, que a direcção reparte em 37:500\$000 para dividendo (7,5 %), 10:500\$000 para fundo de reserva que fica elevado a 166 contos, estando já, este e parte do suplementar, capitalizado em papeis de credito no valor effectivo de 168 contos.

## O Caminho de ferro de Quelimane <sup>(1)</sup>

A questão do dia, nos nossos circulos coloniaes, é a construcção urgente do caminho de ferro de Quelimane, que é de inadiavel necessidade para os progressos da nossa Zambesia. Ainda ha dias se realizou uma grande reunião em Lisboa, em que se fizeram representar todas as empresas interessadas na exploração da Zambesia; assentaram-se varios alvitres, que vão ser presentes aos poderes publicos.

Poucos conhecem talvez a historia curiosa d'este caminho de ferro, uma das primeiras linhas que projectámos construir em Moçambique, e que, mercê de varias circumstancias, nunca conseguiu ser levada por diante. O caminho de ferro de Quelimane foi concedido em 1898 á Companhia dos Caminhos de ferro da Zambesia, com panhia composta exclusivamente de capitaes portuguezes e que conseguiu obter grandes concessões do Estado para o seu empreendimento.

A mais importante d'ellas era um subsidio para o pagamento dos encargos de juro e amortização das obrigações, tirado do excesso do rendimento das alfandegas da Zambesia sobre a média d'esse rendimento no quinquennio de 1893-1897. Com taes garantias, parecia ser cousa facil a construcção da linha; todavia, quando a companhia quiz emittir as obrigações, encontrou as maiores difficuldades, por parte do Estado, para o fazer.

Estas difficuldades apagaram o enthusiasmo dos primeiros momentos e ha seis annos já que não se fallava no assumpto. Foi só no fim do anno ultimo que os interessados na Zambesia, ao vêrem os rapidos progressos da linha ingleza de Blantyre a Chuanga, comprehendiram que a Zambesia soffreria um golpe mortal nos seus interesses commerciaes, se á linha ingleza não oppozessem o caminho de ferro de Quelimane.

Parece que, hoje, as difficuldades, por parte do Estado desapareceram. E ainda bem que assim é. Não se comprehendia essa reluctancia em auxiliar uma Companhia portugueza; só se explica pelo desejo de agradar aos inglezes do Nyassa.

Mas vemos que se está perdendo um tempo precioso na escolha da directriz que mais convém ao caminho de ferro. Duas são as directrizes propostas: a de Chuanga (de Quelimane ao Chire) e a de Chilomo (de Quelimane ao Ruó). Sem nos pronunciarmos por qualquer d'ellas, ao menos pelo lado tecnico, faremos notar que é preferivel, em these, a que fique mais barata e seja de mais facil construcção.

Outro ponto de discussão e de hesitações é o que diz respeito ao *terminus* da linha. Querem uns que esse *terminus* seja em Quelimane, outros no Chinde.

Sobre isto é que entendemos não poder haver duvidas. Todas as razões aconselham a escolha do porto de Quelimane, mais importante que o de Chinde e mais portuguez do que este, que está quasi nas mãos dos in-

(1) Porque não o podiamos fazer aqui com mais competencia do que o faz no «Commercio do Porto» o illustre africanista auctor d'este escripto transcrevemo-lo com a devida vénia d'aquelle nosso estimado collega portuense.



glezes. O *terminus* Quelimane obriga a linha a atravessar uma região mais importante e povoada, como é a do delta do Zambeze e a da Mopeia, e esta consideração, sob o ponto de vista do futuro financeiro da empresa, não nos pôde ser indiferente.

Varias objecções se teem feito á construcção d'este caminho de ferro, sendo a mais importante a de não convir construir linhas ferreas paralelas a rios navegaveis. Ora, o Zambeze não é navegavel em todo o anno e em todo o curso; e o Chire ainda menos. De resto, os rios em Africa não são as vias preferiveis de communicações commerciaes; se assim fosse, não mostrariam os inglezes tanta pressa em construir a sua linha do Chire ao Chinde, inteiramente parallela ao Chire e ao Zambeze.

Tambem se receia que os inglezes não construam depois o prolongamento da linha, desde o Chire ou o Ruio, em territorio inglez, até Blantyre e Nyassa. Se não construirem, tanto peor para elles. Nós perderíamos um importante trafego commercial; mas o commercio inglez, sem outra via mais barata, pagaria o triplo pelos productos postos no Nyassa.

O caminho de ferro de Quelimane é verdadeiramente indispensavel, não só para auxiliar o desenvolvimento d'aquelle porto, um dos melhores da costa oriental, talvez o melhor depois de Lourenço Marques, mas para ligar a Zambesia do interior com o littoral, facilitando o desenvolvimento e expansão do commercio. Desfeitas as principaes objecções, que militavam contra a construcção do caminho de ferro, resta-nos apreciar a parte financeira do assumpto.

Dissémos que entre as varias concessões feitas em 1898 á Companhia dos caminhos de ferro da Zambesia para a construcção da linha de Quelimane, figurava um subsidio, distrabido das receitas alfandegarias do districto. Este subsidio, sendo variavel e pequeno, constituiu sempre um obstaculo para a emissão do capital, por falta de garantias.

Em virtude d'esta difficuldade pediu a Companhia, ha tempos, ao governo que revogasse, nessa parte, a lei de 7 de julho de 1898, substituindo o subsidio variavel pela garantia de juro, sahida dos proprios recursos do districto. Essa garantia seria concedida até o limite de 4 por cento.

Parece que esta alteração foi bem recebida pelo governo, como aliás o devia ser. As receitas da Zambesia bastam para occorrer a essa garantia, que é de pequena monta, pois que a linha a construir, qualquer que seja o traçado, não tem mais de 140 kilometros e em terrenos pouco dispendiosos.

Se a garantia de juro repugna em these ao governo, visto que não a quiz acceitar, para a projectada organização da Companhia da Lunda, de que tanto se fallou ha cerca de um anno, não vemos inconveniente em se adoptar uma das propostas apresentadas, na reunião de Lisboa, por um illustre deputado, o sr. Carlos Marianno de Carvalho. Propôz elle que, caso o excesso do rendimento das alfandegas, consignado pela lei de 1898 a subsidiar a construcção de linhas, não chegasse para esse fim, fosse o governo auctorizado a completar a garantia até a quantia annual de 30.000 libras pelas receitas geraes da provincia de Moçambique, mantendo-se em tudo o mais as disposições da mesma lei.

Ninguém duvida de que, com esta garantia, a Companhia se habilitará depressa a construir o caminho de ferro. E, se houvesse difficuldades, podia o governo ainda rescindir e contracto, annullando as concessões já feitas e procedendo á construcção do caminho de ferro, por sua conta.

Seja como fôr, o que é indispensavel é sahir da lethargia em que ha seis annos jazemos, a proposito d'este assumpto. Da reunião em Lisboa dos interessados no fecondo e operoso districto da Zambesia alguma coisa saiu de pratico e razoavel. Assentaram-se tres bases geraes, que vão ser estudadas com toda a urgencia.

Essas bases são: 1.º, accordo com os interessados inglezes; 2.º, immediatos trabalhos de estudo e construcção; 3.º, indispensaveis melhoramentos no porto de Quelimane.

Ao accordo com os interessados inglezes já nos referimos no artigo anterior. Temos a maior conveniencia

em assegurar a continuacão e o prolongamento da linha até o Nyassa; mas a conveniencia dos inglezes em construir uma linha até o Chire ou Ruio, a entroncar com a nossa, não é menor.

Quanto aos trabalhos de estudo, estão feitos ha muito tempo. Se a memoria nos não falla, julgamos que até existem dois projectos, em vez de um. O primeiro é do sr. engenheiro Affonso Sarmiento, e é o mais dispendioso; o segundo é do sr. major Soeiro, e é o de mais recente data. Parece-nos ser este ultimo o adoptavel, com pequenas alterações, que pôdem mesmo ser feitas no ministerio da marinha, sem mais estudos *in loco*.

Sobre os melhoramentos no porto de Quelimane, a fim de o aprontar para ser o *terminus* de uma grande linha commercial, estão de há muito apontados e só falta realizal-os. Está por concluir a muralha do porto; ha já dois annos que a camara municipal de Quelimane pediu auctorização, que ainda lhe não foi concedida, para a emissão de um emprestimo de trinta contos, destinado ao acabamento da muralha.

Tambem tem sido indicada a conveniencia, á semelhança do que se fez em Lourenço Marques, de adquirir, uma draga para melhorar as condições interiores do porto, onde recentemente se formou uma restinga de lodo. E' de saber que em Quelimane teem já entrado navios de 4.000 toneladas e que não ha memoria de se ter obstruido a barra em qualquer tempo, como acontece no Chinde. Tudo isto demonstra que o porto é optimo e bem merece que o dotem com todos os melhoramentos.

Esperamos que os enthusiasmos despertados, mais uma vez, pelo caminho de ferro não esmoreçam e que a iniciativa encontre junto dos poderes publicos, o auxilio a que tem direito.

G. S.

## AUTOMOBILISMO

Foi inaugurada em 6 de fevereiro a exposição de automoveis de Turim.

São muitos os expositores.

Ha uma secção para as applicações da tracção electrica aos transportes terrestres fluviaes e maritimos.

O primeiro grupo d'esta secção comprehende estações geradoras; o segundo linhas electricas, e material de via; o terceiro, material circulante; o quarto, applicações diversas da tracção electrica taes como caminhos de ferro funiculares, transportes aereos, cabrestantes, guindastes, ascensores, applicações nas minas; o quinto, documentação, estatisticas, orçamentos; comprehende igualmente uma secção de correios, telegraphos e telephonios.

O fogueiro millionario de Lowell o sr. Charles Glident que no anno passado fez uma excursão até perto do polo boreal, está-se preparando para a volta do mundo em automovel. Levará consigo sua esposa a alguns amigos.

A viagem durará um anno.

Ganhou o desafio em motocicleta o *sportman* americano Hansen, que percorreu 1.129 km. em 24 horas.

Realizou-se a prova na pista de Garfield Park apezar da chuva.

Começa neste mez o serviço de automoveis de *Coruña* a *Santiago* para transporte de passageiros.

Cada carro leva 8 passageiros demorando o trajecto 3 horas.

## N.º 385

Em vista das novas assignaturas que nos tem chegado este anno e que ultrapassaram a nossa previsão, achá-se quasi esgotado o n.º 385 de 1 de janeiro ultimo.

A todos os nossos assignantes e leitores que, no-lo queiram ceder, tomamos por

200 réis cada exemplar



## Exposições e congressos

### Pilsen — 1904.

Como já aqui dissémos a cidade de Pilsen, na Bohe-mia, vaé abrir durante o proximo mez de julho, uma ex-  
posição internacional da arte culinária, alimentação, ho-  
tel, *sport* e todas as artes e industrias co-relativas.

Sobre o patrocínio das mais altas personalidades lo-  
caes, a exposição promette ter uma grande importancia,  
e não seria demasiado imaginar que algum proveito d'elle  
tirariam os nossos productores de generos alimenticios  
—vinhos, azeites, licores, conservas, cafés, cacaos, fru-  
ctos em assucar e em calda, etc., se ali concorressem.

A Austria, comquanto seja boa productora d'estes ar-  
tigos, importa muitos d'elles em grandes quantidades, do  
estrangeiro. Seria um mercado a desenvolver, com um  
pouco de propaganda e auxilio do nosso consul.

O preço de installação é baratissimo, regulando entre  
12 e 32 francos o metro quadrado.

Quaesquer outros esclarecimentos, informações, pre-  
ços de logares, etc., presta-os o director d'esta *Gazeta*,  
que foi nomeado membro d'honra em Portugal.

### Milão — 1905.

Coincidindo com a inauguração da linha ferrea do  
Simplão, que deve effectuar-se no proximo anno, será  
aberta em Milão uma exposição internacional da indus-  
tria dos transportes, por terra e por mar (viação em  
estradas, caminhos de ferro, cyclismo, automobilismo,  
tracção electrica, etc.), aerostatos, previdencia, artes de-  
corativas, galeria de trabalho nas artes industriaes e bel-  
las artes.

Como se vê, formam os grupos expostos, além das  
últimas descobertas scientificas, toda a ostentosa exhi-  
bição de objectos artisticos que pôdem constituir a parte  
mais apreciavel, mais interessante para enlevar os senti-  
dos, numa exposição.

O certamen é installado sobre a protecção do rei de  
Italia.

Voltaremos a occupar-nos d'esta importante manifesta-  
ção de regozijo que a Italia prepara para a festa da sua  
segunda linha de comunicação directa com a Suissa.

### S. Luiz.

Durante os sete mezes em que esta exposição estará  
aberta, 30 d'abril a 31 d'outubro, haverá um serviço es-  
pecial, em todos os caminhos de ferro que a ella condu-  
zem, preparando-se para isso os itinerarios em combina-  
ção com as linhas de vapores que communicam com to-  
dos os portos europeos.

O caminho de ferro Central de Nova-York já tem pre-  
paradas novas carruagens com todos os confortos e me-  
lhoramentos.

Segundo um plano estudado já haverá transporte para  
36.000 pessoas por hora, de todos os pontos da cidade  
para a exposição, por meio de linhas a vapor e electri-  
cas de todos os generos.

### Liège — 1905.

Tambem a industrial cidade belga realiza a sua ex-  
posição universal e internacional, no anno futuro, con-  
stando de obras d'arte (pintura, escultura, gravura e ar-  
chitectura), trabalhos scientificos, ferramentas e productos  
industriaes, arte antiga, arte militar e colonias.

O local escolhido foi os grandes terrenos situados na  
confluencia do canal do Ourthe e da Meuse, numa su-  
perficie de 30 hectares, ligada ás linhas ferreas do Norte  
e do Estado.

A superficie coberta, para galerias, eleva-se a 100.000  
metros quadrados, sendo os edificios rodeados por um  
vasto parque com todas as attracções.

Além d'este local haverá outro, de 20 hectares onde se  
effectuará a exposição colonial, a especial do Congo, os  
concursos agricolas e hortícolas, a exposição do *sport*,  
etc.

A duração do certame será de fim de abril a fim de  
outubro.

A direcção foi confiada, sob o patrocínio do conde de  
Flandres, presidente d'honra, do principe Alberto, presi-  
dente effectivo, e de outros membros da real familia, a  
uma commissão executiva composta de funcionarios al-  
tamente collocados na administração publica e particu-  
lar da Belgica.

Haverá diplomas de *grand prix*, de honra e de me-  
dalhas de ouro, prata e bronze e menções honrosas, os  
quaes poderão ser, ou não, acompanhados de medalhas.

### Congresso de architectos.

Deve inaugurar-se este congresso em 6 d'abril proximo,  
em Madrid, sob a protecção d'el-rei Alfonso XIII.

Os congressistas gosam da redução de 50 por cento  
em todos os caminhos de ferro portuguezes e em quasi  
todos os hespanhoes, excepto, já se vê, no Norte que é  
a companhia que entende dos seus interesses não fazer  
concessões.

Aquella concessão vale de 15 de março até 5 de maio.

### Congresso colonial

Realiza-se no fim do mez de maio em Paris um con-  
gresso colonial em cujo programma ha as seguintes  
questões:

Transsaharico: pontos da sua ligação com as rêdes co-  
loniaes do oeste africano.

Rêdes coloniaes.

Automobilismo: seu emprego nas colonias.

Relações marítimas da França com as mais colonias,  
das colonias entre si e com os paizes estrangeiros.

Serviços marítimos postaes. Itinerarios. Fretes. Nave-  
gação fluvial nas colonias. Organização dos portos para  
o embarque e desembarque.

Frigoriferos nos transportes.

Cabos submarinos e grandes linhas telegraphicas.

Telegraphia sem fios.

O transsaharico telegraphico sob o ponto de vista das  
colonias francezas na Africa.

Muitas d'estas questões que pertencem á 5.<sup>a</sup> secção do  
congresso interessam outros paizes e podiam repetir-se  
com utilidade a seu respeito.

## Automotrizes a vapor

O vapor continúa a lucta contra a electricidade mesmo  
nos transportes de grande frequencia e para um numero  
limitado de passageiros.

O interesse que deve merecer ás companhias com rê-  
des urbanas ou de curto trajecto, qualquer progresso que  
se consiga neste capitulo levam-nos a seguir attenta-  
mente a evolução que está passando o material circu-  
lante e de tracção destinado a estes fins especiaes.

Já aqui se deu noticia da automotriz a vapor da com-  
panhia d'Orleans em serviço entre *La Flèche* e *Sablé*  
construida por V. Purrey.

A companhia *Paris-Lyon-Méditerranée* vae pôr em  
serviço duas outras automotrizes a vapor construidas  
pela casa de automoveis *Gardner-Serpollet*, e a compa-  
nhia do *Nord* está procedendo a experiencias com uma  
automotriz construida segundo o projecto do seu enge-  
nheiro Bousquet.

Por outro lado a companhia ingleza *Taff Vale Rail-  
way* tem em serviço tambem um d'estes vehiculos.

Em geral a machina motriz e a carruagem para trans-  
porte de passageiros constituem o mesmo vehiculo.

E' natural que se generalizem.

## TRACÇÃO ELECTRICA

Em Lourenço Marques

Está inaugurado o serviço de carros electricos nas  
principaes ruas de Lourenço Marques.



Depois do Cabo é esta a primeira cidade da Africa Oriental que introduz este melhoramento.

#### Allemanha

As notaveis experiencias de Berlim-Zossen continuam servindo de thema predilecto aos estudos e ás reflexões dos que se interessam verdadeiramente pelos progressos da viação extra-accelerada.

E' conveniente frizar qual fosse o pensamento superior que presidiu a tão custosos ensaios sobre a linha militar de Berlim a Zossen.

Pretendeu-se demonstrar praticamente a possibilidade de alcançar uma velocidade de 200 km.: com segurança para os passageiros e sem danos notaveis no material fixo ou circulante.

Pretendeu-se d'este modo lançar o problema da ligação directa por comboios relampagos de Berlim ás principaes cidades do imperio em via especial, e sem paragens intermédias.

Pretendeu-se insinuar pelo paralelo que convém construir também estradas especiaes reservadas aos automoveis accelerados.

Todos sabem a attenção que o Kaiser dispensou aos desafios de automoveis e a influencia que exerceu nas experiencias da linha electrica Berlim-Zossen.

Ha evidentemente um plano em tudo isto, plano que se relaciona com as vantagens de ordem militar e commercial que resultariam da sua realização. Diz-se mesmo que se vae criar um comboio relampago entre Berlim e Hamburgo, trajecto que se deve effectuar em duas horas.

A linha na experiencia de 28 de outubro foi percorrida em 8 minutos, tendo-se attingido a velocidade de 210.813<sup>m</sup> por hora em Dahwitz. Em Raagsdorf interrompeu-se a corrente e começaram a funcionar os freios.

A marcha começou fornecendo ao motor a tensão de 14.000 voltios. Elevou-se em seguida a 2.300 kilovatios ou 2.600 cav. vapor. Passou-se sem o maior inconveniente numa curva accentuada com a velocidade de 175 km.

O balastro aspirado pelo vehiculo alevanta-se em parte. Uma ave que vóa, attingida pela machina cae fulminada. Os insectos colhidos no ar achatam-se contra os vidros como se tivessem sido submettidos a uma grande compressão.

Demonstrou-se nestas memoraveis experiencias a possibilidade de fornecer á linha, que tem 3 fios aereos, correntes de alta tensão e 14.000 voltios ou o triplo da admittida geralmente.

O vehiculo leva dois systemas de triplos troleys, que tomam a corrente e a conduzem aos transformadores de baixa tensão.

A via foi assente ao lado da ordinaria, tendo carris de 50 kg. por metro e encostado um contra carril que forma canal onde entra a pestana da roda.

Está-se tratando da realização d'uma empresa para a construcção d'uma nova linha de montanha—a da estação de Wessen (St. Gall) ao cimo do *Speer* a que chamam o Righi da Suissa oriental, na serra de Schoenisberg.

O orçamento é de 2.450.000 francos.

#### Hespanha

Foi auctorizada a companhia concessionaria da via ferrea de Barcelona a *Sarriá* a substituir a tracção a vapor pela electrica de fio aereo.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Estação de Contomil** — Estão feitas as expropriações e foi adjudicada por 30:500\$000 a empreitada de terraplenagens e aqueductos e por 750\$000 réis o taboleiro de uma passagem superior.

**Bilhetes de assignatura para operarios** — Foi mandada estudar uma tarifa a preços muito reduzidos para facilitar o aproveitamento dos caminhos de ferro do Es-

tado aos operarios que residem fóra dos centros fabris onde trabalham.

**Bilhetes de assignatura para estudantes** — Foi approved provisoriamente um additamento á tarifa especial B do Sul Sueste concedendo a redução de 50 por cento nos preços dos bilhetes de assignatura a favor dos estudantes até 21 annos.

**Rêde central.** — Na associação dos engenheiros reunida ha dias discutiu-se o plano da rêde complementar entre o Tejo e o Mondego, tratando-se das linhas de via reduzidas:

De Thomar, por Foz de Alge á linha da Beira Alta; de Thomar, pelo Valle do Zezere á linha da Beira Baixa; de Thomar, por Dornes a Castello Branco e Salvaterra do Extremo, de Thomar por Ourem á Nazareth; de Thomar por Torres Novas a Rio Maior e de Torres Novas á Gollegã.

O sr. Fernando de Sousa foi encarregado de apresentar um relatório das discussões.

**Quelimane** — Parte brevemente para Londres o sr. Ayres d'Ornellas, a tratar da organização da companhia para a construcção d'esta linha.

O sr. Miranda Monteiro, capitão d'engenheiros é quem vae dirigir a missão de estudos que parte para Quelimane amanhã.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

#### HESPANHA

Na reunião da *junta geral* extraordinaria dos accionistas da *Compañia del ferrocarril Metropolitano de Madrid* foi resollido reduzir a um milhão e meio de pesetas, representado por 6.000 acções de 250 pesetas, o capital social.

Com o numerario que se realizar pela collocação das accções em carteira, deve comprar-se material circulante e deve construir-se a via entre o passeio da *Ronda* e a rua *O'Donnel*.

*Veriña-Aboño.* Vae constituir-se uma nova companhia denominada *syndicato de Veriña-Aboño-Musel* para a construcção e exploração das vias ferreas de Veriño a Musel e dos caes d'este porto.

Foi approved no senado o projecto de lei auctorizando a concessão d'uma via ferrea de *Colmenar de Oreja* a *Alcazar de San Juan*.

#### FRANÇA

Foi auctorizada a companhia do caminho de ferro de Paris a Orleans a abrir á exploração a linha de *Tulle* a *Argentat*. Esta linha mede 32.064<sup>m</sup> e tem a bitola de 1<sup>m</sup>.

Foi aberto o inquerito sobre o ante-projecto da companhia do *Nord* para o complemento da sua rêde de grandes linhas.

Neste projecto ha uma nova ligação entre Compiègne e Paris, independente da de *Chantilly*. As novas vias inserem-se na linha de Soissons, ligando-se depois á linha de *Saint Quentin*.

Haverá 8 estações.

O traçado tem o desenvolvimento de 68 km. O orçamento é de 43 milhões ou 640.000 frs. por km.

#### BELGICA

A extensão da rêde explorada em 1902 foi de 4.050 km., sensivelmente a mesma de 1901. O capital de estabelecimento é de 2.097.053.000 frs. As receitas foram 215.465.647 e as despesas 135.478.385, tendo havido relativamente a 1901 um augmento de 7.697.089 frs. nas receitas e uma diminuição de 4.109.198 frs. nas despesas, ou mais 11.806.287 frs.

As receitas brutas por km. explorado foram em 1901 54.320, em 1902 53.244, as despesas respectivamente 34.711 e 33.467 sendo portanto o coeeficiente de exploração 62,9.

#### ALLEMANHA

Foi approved pelo Reichstag o credito de 4 milhões de marcos para a reconstrucção da estação de Metz, a qual demanda segundo o orçamento 29 milhões.



## SUISSA

Foi fixada oficialmente a fronteira da Italia e Suissa no tunel do *Simplão*. Esta delimitação tem importancia juridica no caso em que houver desastres ou crimes praticados dentro do tunel.

\*

Foi exgotado por uma poderosa bomba a vapor de alta pressão, o lago d'agua quente que se havia formado no tunel do *Simplão*. Teve de se fazer uma canalização de madeira com 40 km. de extensão para levar ao exterior a agua quente, lançando-a na valeta ordinaria a uma temperatura tal que não incommodasse os operarios.

## BRAZIL

Foi auctorizada a construcção d'uma via ferrea de Tumba, no Estado da Bahia, á cidade de Propriano, estado de Sergique, que deve reunir tambem as cidades de Aracajú e de Simão Dias.

## Notas varias

**Canal do Baltico ao Mar Negro**—Estão terminados os estudos do traçado do grande canal destinado a unir o mar Baltico com o Mar Negro.

Começa o traçado em Dunamunde no golfo de Riga, dirige-se a Duna á Berezina que segue até o Dnieper, descendo até Jékaterinoslar.

Teria a profundidade minima de 9 metros, isto é, mais 0<sup>m</sup>.5 do que o canal de Suez.

A sua extensão seria de 1.500 kilometros.

Se vier a fazer-se será uma obra mais grandiosa do que a do transsiberiano.

**Trens de praça**—O perfeito do Sena, em Paris, approvou as tarifas propostas pelo conselho municipal para o pagamento do serviço dos trens de praça naquella cidade, pelo percurso feito.

Os trens de praça terão todos taxametros ou contadores de kilometros.

Nos carros de 2 logares pagar-se-ha 75 centimos pelo primeiro kilometro, 25 pelos kilometros seguintes.

O serviço de noite tem o addicional de 50 centimos.

A tarifa regula o caso dos carros com 4 e 6 logares e o das bagagens.

Era bem bom que o municipio de Lisboa copiasse esta medida!

**Tarifas d'exportação**—Segundo os *Transportes Ferreos* de 16 de janeiro o sr. Osma ministro da fazenda do reino vizinho está na intenção de fazer votar uma lei reduzindo os impostos de transito no sentido de favorecer o movimento internacional de passageiros e de mercadorias de exportação.

O projecto foi elaborado de accordo com as direcções das principaes companhias e reduz muito as tarifas de exportação de vinhos, azeites, fructas e hortaliças frescas supprimindo-se o imposto de transito e as despesas de estação e carregamento.

Haverá uma tarifa especial de exportação de fructas e hortaliças frescas, e bilhetes especiaes circulatorios para viajantes.

**Instituição benemerita**—A subscrição que alguns empregados da Companhia Real instituíram em favor da viúva e filhos de um seu collega pobre tem continuado a fructificar. Do producto annual que se eleva a cerca de 240\$000 réis tem sido tirado auxilio para a educação dos menores, um dos quaes já fez exame, ficando distincto, quotas a um montepio que lhes garante soccorros em caso de doença e capitalizado o restante, havendo já 600\$000 réis nominaes em inscrições e 900\$000 réis em titulos de 4%.

**Comboio real inglez**—Foram construidas nas officinas da *London and North Western Ry.* seis carruagens-salões destinadas ao comboio real. Medem 57 pés de comprimento, 9 de largura e 12,7 de altura a contar dos carris. A caixa é de aço, assenta sobre dois carrinhos ou trucks de 4 rodas, e cujos centros estão á distancia de 39 pés um do outro.

Os compartimentos podem converter-se em quartos de dormir.

São illuminados a luz electrica que provém d'um dinamom actuado pelos eixos.

O aquecimento é feito pelo vapor de agua em pressão que circula por pequenos tubos ao longo das divisorias.

São munidas de um freio de vacuo e de freio Westinghouse.

**Desmoronamento d'um tunnel.**—Desabou o tunnel da linha ferrea de Edimburgo a Glasgow uma das de maior tráfego no Reino Unido. O estrondo e a vibração produzida fez pensar num tremor de terra.

Felicamente não houve desgraças pessoas.

## Arrematações

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Venda de lixo e estrume durante o anno de 1904

Esta Companhia faz publico que está a concurso a arrematação de todo o lixo e estrume proveniente da limpeza das linhas, caes das mercadorias e das plataformas da estação de Lisboa (Santa Apolonia) e dos vagon de transporte de gado para a mesma estação durante o anno de 1904.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço do movimento, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não santificados desde as 10 horas da manhã até as 4 horas da tarde.

As propostas aceitam-se até a 1 hora da tarde do dia 26 de fevereiro inclusivé, e serão endereçadas em carta fechada á Direcção Geral d'esta Companhia, em Lisboa, estação de Santa Apolonia com a seguinte inscrição exterior: «Proposta para a compra de lixo e estrume» e redigidas segundo o theor seguinte: «Eu abaixo assignado residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, a comprar todo o lixo e estrume proveniente da limpeza das linhas, caes de mercadorias e das plataformas da estação de Lisboa (Santa Apolonia) e dos vagon de transporte de gado para a mesma, durante o anno de 1904 pela quantia de... réis (por extenso) por cada tonelada posta na estação de... e na conformidade das condições patentes na repartição Central do Serviço do Movimento, das quaes tomei pleno conhecimento». Data e assignatura (por extenso e bem intelligivel).

Lisboa, 11 de fevereiro de 1904.

#### Leilão de remessas retardadas

Em conformidade com o artigo 108.º das tarifas geraes d'esta Companhia, annuncia-se quo no dia 3 de março p. f. será vendida em hasta publica, na estação de Villa Nova de Gaia a remessa de pequena velocidade n.º 847 de Arazede, constante de um vagon de cal, peso 6.380 k. expedida em 29 de novembro de 1903 pelo sr. Antonio Mendes da Fonseca, á consignação do sr. João Alves Barbosa.

Lisboa, 12 de fevereiro de 1904.

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

**Fornecimento de archotes, cabos de cairo, de linho e de pita, estopa, filleli, fio, linho em rama, mealhar, merlim e lona**

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de março, pela 1 hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de archotes, cabos de cairo, de linho e de pita, filleli, fio, linho em rama, mealhar, merlim e lona.

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 30\$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 intermédio 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, 22), e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã até as 4 da tarde.

Barreiro, 20 de fevereiro de 1904.



# H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

## CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA  
Estaleiro no GINJAL

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de março de 1904

COMPANHIA REAL

Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

Lisboa V. Alcantara Lisboa

Mang-alde Guarda Mangual e

C. Sobré	Algés	C. Sodrô	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-50 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.
6-15 m.	6-34 m.	6-45 m.	7-0 m.
6-35 m.	6-49 m.	7-5 m.	7-24 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-47 m.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.	9-18 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-23 m.	9-38 m.
9-15 m.	9-24 m.	9-45 m.	10-0 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-5 m.	10-24 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-30 m.	10-45 m.
10-20 m.	10-34 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-45 m.	11-4 m.	11-15 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-30 m.	11-44 m.	12-0 t.	12-15 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-23 t.	12-38 t.
12-15 t.	12-34 t.	12-45 t.	1-0 t.
12-35 t.	12-49 t.	1-5 t.	1-24 t.
1-0 t.	1-14 t.	1-30 t.	1-45 t.
1-20 t.	1-34 t.	1-53 t.	2-8 t.
1-45 t.	2-4 t.	2-15 t.	2-30 t.
2-5 t.	2-19 t.	2-35 t.	2-54 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-23 t.	3-38 t.
3-15 t.	3-34 t.	3-45 t.	4-0 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-5 t.	4-24 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-30 t.	4-45 t.
4-20 t.	4-34 t.	4-53 t.	5-8 t.
4-45 t.	5-4 t.	5-15 t.	5-30 t.
5-5 t.	5-19 t.	5-35 t.	5-54 t.
5-30 t.	5-44 t.	6-0 t.	6-15 t.
5-50 t.	6-4 t.	6-23 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-34 t.	6-45 t.	7-0 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-5 m.	7-24 t.
7-0 m.	7-14 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-20 t.	7-34 t.	7-53 t.	8-8 n.
7-45 t.	8-4 n.	8-15 n.	8-30 n.
8-5 n.	8-19 n.	8-35 n.	8-54 n.
8-30 n.	8-44 n.	9-0 n.	9-15 n.
8-50 n.	9-4 n.	9-23 n.	9-38 n.
9-15 n.	9-24 n.	9-45 n.	10-0 n.
9-35 n.	9-49 n.	10-5 n.	10-24 n.
10-0 n.	10-14 n.	10-30 n.	10-48 n.
10-20 n.	10-34 n.	10-53 n.	11-8 n.
10-45 n.	11-4 n.	11-15 n.	11-54 n.
11-30 n.	11-44 n.	11-35 n.	11-54 n.
12-30 n.	12-43 n.	12-23 n.	12-38 n.

Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-0 m.	8-14 m.	9-30 m.	10-14 m.
9-24 m.	10-8 m.	10-30 m.	11-14 m.
11-25 m.	12-9 t.	12-30 t.	1-14 t.
12-25 t.	1-9 t.	1-42 t.	2-33 t.
1-30 t.	1-14 t.	2-50 t.	3-34 t.
3-47 t.	4-31 t.	6-0 t.	6-44 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-53 t.	8-39 n.
8-0 n.	8-44 n.	9-25 n.	10-9 n.
9-45 n.	10-29 n.	10-40 n.	11-24 n.

Lisboa-Rocio Povoas Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-13 m.	7-30 m.	8-28 m.
10-0 m.	10-58 m.	11-15 m.	12-13 t.
2-33 t.	3-31 t.	4-25 t.	5-23 t.

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-36 t.	6-0 t.	5-25 m.	6-48 m.
5-50 t.	7-14 t.	6-40 t.	7-38 t.
10-56 n.	12-19 n.	8-0 n.	9-23 n.

Lisboa-Rocio Setil Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-27 n.	3-0 n.	7-45 m.	9-4 m.

Setil Vendas Novas Setil

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-33 m.	6-26 m.	4-20 m.	6-2 m.
9-1 m.	10-50 m.	1-20 t.	3-5 t.
5-37 t.	7-10 t.	7-40 t.	9-27 n.

Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-10 t.	5-26 t.	9-40 n.	11-48 n.

Lisboa Entroncamento Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	11-33 m.	4-0 m.	10-40 m.

Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-5 m.	1-16 t.	7-20 t.	12-5 n.

Lisboa Porto Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-42 t.	4-40 m.	6-18 t.
9-20 m.	11-51 n.	11-0 m.	12-15 n.
11-15 m.	1-38 t.	5-8 m.	—
4-30 t.	11-40 n.	4-12 t.	10-56 n.
7-15 t.	11-34 m.	8-25 n.	5-50 m.
9-30 n.	7-20 m.	—	—

Aveiro Porto Aveiro

Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-55 m.	6-38 m.	7-7 m.	9-49 m.
10-15 m.	12-58 t.	6-52 t.	9-32 n.
4-52 t.	7-44 t.	—	—

Ovar Porto Ovar

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	9-16 m.	10-9 m.	11-57 m.
2-10 t.	3-55 t.	4-28 t.	6-33 t.
7-50 t.	9-39 n.	12-32 n.	2-16 m.

Espinho Porto Espinho

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-4 m.	8-10 m.	5-42 m.	6-44 m.
9-50 m.	10-57 m.	8-26 m.	9-35 m.
1-30 t.	2-37 t.	12-7 t.	1-9 t.
4-40 t.	5-43 t.	3-17 t.	4-19 t.
7-39 t.	8-34 n.	5-54 t.	6-54 t.
11-5 n.	12-9 n.	2-29 n.	10-34 n.

Lisboa Badajoz Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	4-20 t.
11-15 m.	—	6-40 t.	5-8 m.
7-45 t.	—	—	6-18 t.
9-30 n.	6-27 m.	—	—

Lisboa V. Alcantara Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	6-30 t.	5-25 t.	5-8 m.
11-15 m.	—	8-45 n.	4-29 t.
7-15 t.	—	—	6-18 t.
9-30 n.	7-3 m.	—	—

Lisboa Guarda Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	2-59 n.	12-20 n.	4-29 t.
11-15 m.	—	—	6-18 t.
7-15 t.	10-5 m.	3-50 t.	5-8 m.
9-30 n.	—	—	—

Lisboa-Rocio T. Vedras Figueira

Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-20 t.	4-37 t.	10-0 m.	6-21 t.

Lisboa-R. Figueira Lisboa-R.

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	1-41 t.	5-20 m.	5-39 t.
6-45 t.	5-1 m.	5-0 t.	12-15 n.
—	—	8-0 n.	9-3 m.

Coimbra Figueira Coimbra

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	5-55 m.	7-36 m.
9-30 m.	10-44 m.	7-55 m.	9-20 m.
12-55 t.	2-41 t.	10-55 m.	12-32 t.
6-35 t.	7-48 t.	12-30 t.	3-5 t.
7-10 t.	9-26 n.	9-50 n.	11-30 n.

SUL E SUESTE

Lisboa Barreiro Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	6-35 m.	5-35 m.	6-10 m.
7-30 m.	8-5 m.	7-49 m.	8-43 m.
9-0 m.	9-35 m.	9-5 m.	9-40 m.
11-0 m.	11-35 t.	11-25 m.	12-0 t.
3-0 t.	3-35 t.	2-38 t.	3-13 t.
4-50 t.	5-25 t.	4-25 t.	5-0 t.

Lisboa Setubal Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	9-28 m.	7-45 m.	9-49 m.
9-0 m.	10-14 t.	10-22 m.	12-0 m.
3-0 t.	4-50 t.	1-30 t.	3-13 t.
4-50 t.	6-30 t.	3-10 t.	5-10 t.

Pinhal Novo Setubal Barreiro

Partida	Chegada	Partida	Chegada
2-15 t.	2-40 t.	5-30 t.	6-50 t.

Lisboa Faro Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-50 t.	5-13 m.	6-0 t.	6-10 m.

Vendas Novas Faro Vendas Novas

Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-30 m.	6-31 t.	8-30 m.	7-40 t.

Lisboa Moura Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-0 m.	5-10 t.	7-5 m.	3-13 t.
4-50 t.	3-0 m.	8-0 n.	6-10 m.

Lisboa Vendas Novas Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	10-33 m.	5-25 m.	8-45 m.
3-0 t.	6-0 t.	2-10 t.	5-0 t.

Lisboa Estremoz Lisboa

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	3-19 t.	8-45 m.	3-13 t.
9-0 m.	—	—	5-0 t.
3-0 t.	11-11 n.	12-5 n.	6-10 m.
4-50 t.	—	—	8-15 m.

Casa Branca Evora Casa Branca

Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-25 m.	9-15 m.	7-10 m.	8-0 m.
6-50 t.	7-10 t.	5-30 t.	6-20 t.

Tunes Faro Tunes

Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-35 m.	9-12 m.	3-45 t.	5-27 t.

Tunes Portimão Tunes

Partida	Chegada	Partida
---------	---------	---------





# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 14 de Março sahirá o paquete **Thames** para

**S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires**

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

**AGENTES** { Em Lisboa: — James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>  
 No Porto: — Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.<sup>o</sup>

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Algeciras**, Malta, Syra, Smyrna, Constanti-  
 nopl e Odessa, vapor inglez **Falernian**. Esperado a 1 de março.  
 Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Cor-  
 po Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor alle-  
 mão **Calabria**. Sahirá a 11 de  
 março. Agentes, E. George, Succes., Rua da  
 Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Certe e Marselha, vapor francez  
**Saint Thomas**. Sahirá a 8 de março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua  
 dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Bordeos** (com escala por Vigo), vapor fran-  
 cez **Cordillere**. Sahirá a 12  
 de março. Messageries Maritimes, Torlades & C.<sup>a</sup>,  
 Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Cabedello**, Maceió, Desterro e Rio Grande  
 do Sul, vapor allemão **Holsa-**  
**tia**. Sahirá a 9 de março. Agentes, Henry Bur-  
 nay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Corunha**, La Pallice e Liverpool, vapor in-  
 glez **Victoria**. Esperado a 9  
 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do  
 Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e  
 Buenos Aires, vapor francez **Chili**.  
 Sahirá a 11 de março. Messageries Maritimes,  
 Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



**Glasgow**, vapor inglez **Baron Kel-**  
**vin**. Esperado de 5 a 6 de  
 março. Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do  
 Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Iquitos**, vapor inglez **Huascar**. Sahirá  
 a 3 de março.  
 Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Ale-  
 crim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **City of**  
**Amsterdam**. Esperado a  
 3 de março. Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Tra-  
 vessa do Corpo Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Tagus**.  
 Sahirá a 3 de março.  
 Agentes, Mascarenhas & C.<sup>a</sup>, Travessa do Cor-  
 po Santo, 10, 1.<sup>o</sup>



**Londres**, vapor inglez **Peninsula**. Es-  
 perado a 1 de março.  
 Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré,  
 64, 1.<sup>o</sup>



**Madeira**, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S.  
 Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz,  
 Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes,  
 vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 7 de  
 março. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



**Pará e Manaus** (via Madeira), vapor allemão  
**Pentaur**. Sahirá a 2 de março.  
 Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fan-  
 queiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará**, Maranhão, Ceará e Parahyba, vapor alle-  
 mão **Taquary**. Sahirá a 13 de  
 março. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos  
 Fanqueiros, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará e Manaus** (via Madeira), vapor inglez **Je-**  
**rome**. Sahirá a 17 de março.  
 Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Ale-  
 crim, 10, 1.<sup>o</sup>



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



**Pernambuco** Maceió, vapor inglez **Actor**.  
 Sahirá a 9 de março.  
 Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, Rua do Ale-  
 crim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, va-  
 por allemão **Prinz Se-**  
**gismund**. Sahirá a 16 de março. Agentes,  
 E. George, Succes., Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-  
 neiro, Montevideo, Buenos Ai-  
 res, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor  
 inglez **Oravia**. Esperado a 9 de março.  
 Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**S. Vicente**, Pernambuco, Bahia, Rio de Ja-  
 neiro, Montevideo e Buenos Ai-  
 res, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 14 de  
 março.  
 Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua de El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>

## THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.<sup>o</sup>

A Companhia faz sciência ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Albandra e Cintra, etc.), aos preços da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1 000 metros, casas do commercio, 75\$000 réis, residencias particulares e medicos, 55\$000 réis.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residência do subscriber. A subscrição é annual. Accrescenta-se a taxa de installação de 15\$000 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acabam-se reduzidas para toda a area dentro da nova circumvallação, a 33\$750 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno augmento por cada 500 me ros addicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações contraos em qual-quer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

**VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.**

A Companhia construe e vende telephones e material para a collocação de linhas, campainhas electricas, pára-raios, despertadores contra ladrões e incendios, e todos os mais apparejos electricos que se vendem ou se alugam tanto em Lisboa como em toda a parte do Portugal.