

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR  
C. XAVIER CORDEIRO      PROPRIETARIO-DIRECTOR-EDITOR  
L. DE MENDONÇA E COSTA      REDACTOR PRINCIPAL  
J. DE OLIVEIRA SIMÕES  
REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. LIVERPOOL, W. N. Cornett

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO  
T. do Sacramento, ao Carmo, 7

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

TELEPHONE N.º 27  
Endereço telegraphico: Camiferro

## O NOSSO BRINDE

Vidé artigo na pagina 101.

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Tarifa especial n.º 16 g. v. — bilhetes de ida e volta — do Minho e Douro.

## SUMMARIO

RELATORIO SOBRE CAMINHOS DE FERRO	Páginas
NAVEGAÇÃO PARA O BRAZIL, por O. S.	97
PARTES OFICIAIS — Decretos de 11 de fevereiro e 10 de março e portaria de 19 de fevereiro e 10 de março do Minist.º das Obras Públicas	99
TARIFAS DE TRANSPORTE	100
O NOSSO BRINDE	101
NOTAS DE VIAGEM — XVIII — Porque não fui a Macau — A casa do tifão — De Shanghai a Nagasaki — Os vendedores e o embarque do carvão — Um grande paiz de consas pequenas.	102
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.	103 a 105
A CONSTRUÇÃO DA LINHA DE VENDAS NOVAS	106
PUBLICAÇOES RECEBIDAS	106
VIAS FERREAS DO JAPÃO	106
NOVO TUNEL DOS ALPES	106
TRACÇÃO ELÉCTRICA	106
EXPOSIÇOES	107
LINHAS PORTUGUEZAS — Material de dragagem — Pocinho a Miranda — Linha de Ponte Sôr — Estação do Porto A — Caixa de aposentanças — Plano da rede do centro — Carruagens automotrices — Setil a Peniche — Caldas à Foz — Valle do Vouga — Guimarães a Fafe — Queluz.	107
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Alemanha — Inglaterra — Suíça — Itália — Natal — Ceylão — Estados Unidos.	108
AUTOMOBILISMO	109
NOTAS VARIAS	109
AVISOS DE SERVICO	109
ARREMATACOES	110
HORARIO DOS COMBOIOS	111
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	112

## Relatorio SOBRE CAMINHOS DE FERRO

O relatorio apresentado na sessão de 11 da Câmara dos deputados pelo Ex.º ministro das obras públicas, que nesse dia conta do uso da auctorização conferida ao Governo pela carta de lei de 1 de julho de 1903 é um documento notável quer pela co-pia d'esclarecimentos prestados acerca de tão importante assumpto quer pelas demonstrações de louvável actividade ultimamente desenvolvida em contruções de caminhos de ferro.

Cumpre-me pois tornar conhecida dos leitores a parte mais importante d'esse relatorio em que são narradas minuciosamente as negociações havidas para o emprego de 1.500 contos e se ennumeram os trabalhos encetados.

Referindo-se á lei de 1 de julho de 1903 diz o relatorio:

Logo que esta providencia obteve o voto das Camaras, encarreguei o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado de fazer os estudos preparatórios da execução do plano de lineado e de propôr, em harmonia com os preceitos da sua lei orgânica, as operações de crédito possíveis e convenientes.

No seu proficiente parecer aquella corporação passou em revisão as obras complementares necessárias.

Ponderou a necessidade de gastar em 1903-1904 mais réis 400:000\$000 em aquisição de material circulante e continuar a fazer importantes aquisições nos anos seguintes, provendo à exploração de novos troços.

Das linhas a construir foi dada a primaria ao prolongamento do Barreiro a Cacilhas, de Faro a Villa Real, de Estremoz a Villa Viçosa, e ás linhas do Sado e Ponte de Sôr, da Regoa a Chaves, do Pocinho a Miranda, da Regoa a Villa Franca das Naves, de Livraria a Cavez e da circumvalação do Porto.

Seriam umas concluidas, e de outras construída a extensão compatível com os recursos disponíveis.

Juntando a essas obras a quantia de 500:000\$000 réis para estradas de acesso das estações, calculou o conselho que se poderiam despender, trabalhando activamente durante cinco anos, cerca de 11.000:000\$000 réis, sendo 8.140:000\$000 réis em construção de novas linhas.

Os recursos do fundo especial, prudentemente calculados, permitiriam prover aos encargos das indispensáveis operações de crédito.

Não seria, porém, conveniente, efectuar desde já um empréstimo que abrangesse a totalidade das quantias necessárias.

Propôz por isso o conselho que se realizasse uma operação na importância de 3.000:000\$000 réis, dividida em duas séries, que permitiria efectuar, até fins de 1903, os trabalhos mais urgentes, e representada pela emissão de obrigações de 4 1/2 por cento, amortizáveis pelo sorteio ao par ou por compra no mercado abaixo do par.

Abstinha-se o conselho de indicar preferencias em relação ao mercado externo ou interno, declarando que só o Governo era competente para decidir qual convinha escolher.

Lembrava finalmente a conveniencia de serem mensalmente entregues à Junta do Credito Público as quantias necessárias para o serviço dos empréstimos.

De acordo com tão judicioso alvitre resolveu o Governo pedir propostas ás principais casas bancárias para um empréstimo, de 1.500:000\$000 réis, deixando-lhes a liberdade de proporem o tipo das obrigações, que seria naturalmente accommodado ás tendencias do mercado, e perguntando se se responsabilizavam por 2.ª série de obrigações de igual importância emitida em 1904-1905.

Accordou-se em que os trabalhos preparatórios do empréstimo cuja realização incumbe ao Ministerio da Fazenda, corressem pelo Ministerio a meu cargo em vista das condições especiaes a que a lei o sujeita.

Foi encarregado o conselho de administração de receber as propostas.

No dia aprazado, 24 de julho, receberam-se duas propostas, do Banco Lisboa & Açores e da Sociedade Torlades, para a primeira série apenas, baseadas ambas na emissão de 35.000 obrigações de 5 por cento e do valor nominal de 50\$000 réis, tomadas firmes com o juro e amortização semestral e o periodo de amortização de sessenta e cinco anos, sendo a annuidade de 91:179\$550 réis.

Deferiam apenas na quantia pedida para despesas de emissão e comissão (10:625\$000 réis numa e 15:000\$000 réis na outra).

O juro annual, pago aos semestres, atingia 5,88 por cento, superior portanto ao das inscrições pela cotação actual.

Pareceu pois conveniente abrir novo concurso, restringindo a liberdade de propôr, pela fixação do tipo de 4 1/2 por cento que o conselho de administração indicará e que é o da maior parte dos títulos similares no paiz.

Foi também reduzido a sessenta anos o limite do prazo de amortização.

Receberam-se duas propostas no dia 19 de agosto.

A da Companhia dos Tabacos, que não fôr convidada e á qual a casa H. Burnay & C. transmittira o convite recebido, abstendo-se de propôr, baseava-se na emissão de 19.444 obrigações de 4 1/2 por cento de 90\$000 réis, tomadas ao preço de 77\$145 réis ou 1.500:000\$000 réis efectivos.

A companhia declarava não tomar desde logo compromisso

acérca da 2.ª série, para a qual faria, porém, oportunamente proposta, se as circunstâncias o permitissem.

A proposta era omissa acérca das épocas em que se devia realizar o pagamento do juro e da amortização e da data inicial do juro.

Pedida aclarção d'este ponto, a companhia declarou que o juro devia ser contado de 1 de julho proximo passado e o vencimento dos coupons effectuar-se em 1 de janeiro e 1 de julho de cada anno.

A segunda proposta, da casa Fonseca, Santos & Vianna, dizia respeito a um empréstimo externo e subdividia-se em duas, relativa a primeira a 16.000 obrigações de 500 francos de 4 1/2 por cento, tomadas a 419 francos, com a annuidade de 386.784 francos paga em 1 de janeiro e de julho com a data inicial de juro de 1 de julho proximo passado e a segunda a 17.000 obrigações de 4 por cento do mesmo valor nominal, tomadas a 395 francos com a annuidade de 374.816 francos vincenda nas mesmas condições.

O juro annual, pago aos semestres, era pois respectivamente de 5 1/4, por cento para a proposta da companhia, 5 1/3 por cento para as obrigações de 4 1/2 por cento da casa Fonseca, Santos & Vianna e 5,06 por cento para os de 4 por cento.

A proposta mais favorável era esta ultima, que, para mais, abria um vasto mercado externo ás obrigações de caminhos de ferro, papel que é n'elle apreciado.

Differia, porém, do tipo indicado no programma e ficava sujeita ás vicissitudes dos cambios, o que não permittia fixar de antemão o encargo que d'ella adviria ao fundo especial.

Pedia na proposta a hypotheca do rendimento liquido de todos os caminhos de ferro do Estado, formula inadmissivel num concurso baseado na consignação da parte necessaria do fundo especial, garantia unica permittida pela carta de lei de 14 de julho de 1899.

Os efeitos jurídicos da consignação e da hypotheca são diversos, como diversas são as receitas do fundo especial e o rendimento liquido dos caminhos de ferro, pois só parte d'estes lhe pertence, com outras receitas, como as fora do tráfego e o aumento do producto dos impostos, que não fazem parte do rendimento liquido.

Pedia-se ainda opção em determinadas condições para as quatro séries seguintes.

Reservavam-se finalmente os proponentes a faculdade de antecipar a entrega das prestações com o desconto de 4 por cento ao anno, sem a faculdade correlativa de ser pelo Governo recusada essa antecipação.

Julguei pois necessário fazer aclarar a proposta, cujos termos podiam não corresponder á intenção do proponente no alcance das garantias exigidas.

Ao mesmo tempo convinha esclarecer as duvidas que poderia suscitar a proposta da Companhia dos Tabacos, quer sobre a sua capacidade legal para negociar o empréstimo, quer sobre a legitimidade de uma proposta que não fôra determinada por convite directo, ouvindo-se acérca d'estes pontos o douto parecer do Procurador Geral da Coroa e Fazenda. Foi este de parecer: que a companhia tinha, em vista da sua lei orgânica, a necessaria capacidade jurídica para contractar o empréstimo; que da limitação da sua existência legal a um prazo inferior ao da amortização do empréstimo nenhuma impossibilidade de o contractar derivava, pois o compromisso da companhia findava com a entrega da ultima prestação do capital dentro do actual anno económico, subsistindo apenas o do governo para com quaisquer possuidores das obrigações; que o facto de não ter havido convite directo não invalidava a proposta.

A casa Fonseca, Santos & Vianna, em resposta ao pedido de aclarações que lhe fôra dirigida, declarou que renunciava á garantia hypothecaria, aceitando a consignação do fundo especial, contanto que 40 por cento das respectivas receitas annuas ficasse sempre livre de encargos de empréstimos para obviar a qualquer depressão accidental.

Por essa occasião ampliava a proposta á segunda série de obrigações de 4 por cento, tomadas em 1904-1905 nas condições da primeira, sob a reserva de não ser, nos dois meses que precederam a entrega dos títulos, inferior: a 96 por cento a cotação da renda francesa, então a 98, e a 60 por cento a da dívida externa portuguesa, então a 62.

Mantinha a opção para as 3 séries seguintes, oferecendo o preço firme de 405 francos, equivalente ao juro de 4,94 por cento.

Entretanto a companhia, vindo de encontro ás objecções que poderia suscitar o contracto por uma unica série ofereceu-se para tomar a segunda série em 1904-1905 nas mesmas condições da primeira, se o governo quizesse. Não ultrapassaria este, aceitando a oferta, os limites traçados no programma do concurso, em que, além da proposta para o empréstimo de 4.500.000\$000 réis, se pedia aos proponentes que declarassem se tomavam ou não segunda série.

Carecia o assumpto de ser cuidadosamente ponderado, não tanto pela cifra do empréstimo, como por ser este o termo inicial da série de operações que a lei faculta e o fundo especial comporta, estabelecendo pois precedente para as seguintes a que vai abrir mercado.

A circunstancia de se basear a proposta mais favorável da casa

Fonseca, Santos & Vianna na emissão de obrigações de tipo diverso do que no concurso fôra tomado para base e de ser incerto o encargo contraído em ouro, sujeito portanto ás vicissitudes dos cambios, levou o governo a preferir a proposta da companhia, resitando decidir se o contracto devia abranger duas séries, ou ser limitado a uma. Qualquer das duas soluções estava de acordo com o programma do concurso e era aceita pela companhia.

As condições de operação eram favoraveis e havia manifesta vantagem em assegurar recursos para a execução de mais largo plano de trabalhos, conforme fôra proposto.

A cotação de outros títulos internos, que não tem as garantias especiais inherentes ás obrigações que vão ser criadas, permitia porém esperar que mais tarde se possam obter com o menor encargo recursos, que só em 1903 são necessários. Resolveu pois o Governo aceitar o compromisso da companhia relativamente á segunda série, tornando-se porém a sua realização dependente de prévio aviso do Governo dentro de prazo determinado, com o qual findaria esse compromisso.

Não concordou a companhia com essa modificação do compromisso oferecido, que não podia alias ser-lhe imposta, e por isso resolveu o Governo limitar a operação á primeira série, conforme a proposta primitiva, depois das indispensáveis negociações do contracto (que não podiam deixar de ser demoradas, por ter de intervir nellas o comité de Paris, conforme os estatutos da companhia), independentes, pela maior parte, da cifra do empréstimo.

As condições estipuladas foram as do concurso e da proposta, fundadas na lei vigente e completadas com uma clausula, que, sem outorgar privilegios de especie alguma á companhia nem poder ser relacionada com os seus contractos com o Estado, assegura áquella, como pede a equidade, a faculdade de apresentar propostas para as futuras emissões, quer sejam feitas por concurso, quer sem elle, em igualdade de condições com outras entidades que sejam ouvidas.

A clausula que respeita á absoluta isenção de impostos on deduções assegurada aos títulos do empréstimo não podia ter outra redacção que restringisse a latitudo da garantia perceptivamente estipulada na base 3.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899.

Tal é, Senhores, a historia do contracto que o Governo celebrou, consciente de que iniciava em bons termos as operações de crédito necessárias para o desenvolvimento da viação acelerada.

Nenhum encargo advém d'elle no orçamento geral do Estado e portanto ao contribuinte, visto representar a quantia consignada ao seu serviço uma pequena fração das receitas crescentes do fundo especial.

Depois da historia do empréstimo é justificada a distribuição dos recursos com a transcrição do relatório do decreto de 21 de outubro ultimo que os leitores conhecem, pois foi publicado na *Gazeta*.

Termina o relatório com a seguinte resenha dos trabalhos emprehendidos.

*Estremoz a Villa Viçosa.* — Está já em construção entre a actual estação de Estremoz e a de Borba, tendo sido as terraplenagens e obras de arte divididas em seis empreitadas, já adjudicadas, cujas importâncias sommam 78.966\$000 réis.

Vão ser adquiridos os carris necessários.

Está-se procedendo ao estudo de uma variante entre Borba e Villa Viçosa, devendo dentro de um anno proximamente estar a linha concluída, ou quasi, até Villa Viçosa na extensão de 23 quilómetros.

O orçamento total do lanço, que não será atingido é de 299.000\$000 réis.

*Regoa a Chaves e á fronteira.* — Estão adjudicadas e em construção as terraplenagens e obras de arte, da Regoa a Villa Real, na extensão de 24 quilómetros, sommando a importância das seis empreitadas em que foram divididas 175.910\$000 réis.

Vão ser adquiridos os carris e o material circulante indispensável e estão já contractadas as travessas, podendo-se esperar que dentro de pouco mais de um anno possa ser aberta a linha á exploração. O custo total do troço, incluindo o material circulante, não deverá exceder 400.000\$000 réis.

Vão começar os estudos para além de Villa Real.

*Linha do Sado.* — Effectuou-se o estudo de dois troços de linha que ofereciam sérias dificuldades, constituídos um pelo prolongamento através da cidade de Setúbal desde a estação actual até a margem do Sado, o outro pela travessia do esteiro de Marateca, reconhecida exequível em boas condições. Pode-se pois tornar efectiva a disposição da lei, que deu Setúbal por ponto obrigado á linha do Sado, como convém.

Está aprovado o projecto do 1.º lanço, feitas quasi todas as expropriações e adjudicada por 32.000\$000 réis a primeira empreitada de terraplenagens e obras de arte. Depende a seguinte de um acordo com a câmara de Setúbal baseado no projecto que esta está elaborando de rectificação da margem junto da nova estação.

Estão adeantados os estudos de Setúbal até Grandola, ponto obrigado da linha, segundo o decreto de 27 de novembro de 1902, baseado nos resultados do inquerito e no voto das corporações

competentes e conforme com as conveniencias regionaes. Dentro de pouco tempo poderão ser iniciadas as terraplenagens do lanço entre a nova estação de Setubal e a margem direita do esteiro de Marateca. Pode-se computar em 175:000\$000 réis o custo dos dois lâncos até Marateca.

*Pocinho a Miranda.* — Deu-se começo á construcção da ponte para estrada e caminho de ferro, contractada nos termos do decreto de 5 de dezembro de 1901, em obediencia ao § 2.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Está quasi concluido o projecto do 1.º lanço da linha entre o Pocinho e Moncorvo, na extensão de 43 kilometros, cuja construcção será dentro em pouco iniciada, proseguindo activamente os estudos.

O 1.º lanço, incluindo a ponte, deverá custar 400:000\$000 réis.

*Linha de Ponte de Sôr.* — Elaborou-se o ante-projecto da parte entre Evora e Mora e está aprovado o projecto definitivo do 1.º lanço, de Evora à Senhora da Graça de Divor, orçado em 142:870\$000 réis, e cuja infrastructura vae ser posta a concurso.

*Livraria a Carez.* — Limitei-me a mandar elaborar o projecto, aguardando recursos para a construcção.

*Linha do Guadiana* — Mandei proceder ao estudo do troço de Evora a Reguengos, devendo-se seguir o estudo dos outros troços.

*Regoa a Villa Franca de Naves.* — Vae ser oportunamente elaborado o projecto.

*Circumvallação do Porto.* — Está quasi concluido o projecto.

Estão feitas as expropriações e adjudicadas as terraplenagens e aqueductos da estação do Contomil, entroncamento d'esta linha e estação subsidiaria da de Campanhã.

*Linha do Baixo Alemtejo.* — Vae ser estudada oportunamente.

*Prolongamento do ramal da Alfândega até Leirões.* — Está quasi concluida a revisão do projecto e o estudo de uma variante, com o traçado marginal, para a escolha definitiva, entre as directrizes estudadas, da solução mais conveniente, que sirva de base ao cumprimento do disposto no n.º 2.º do artigo 1.º da carta da lei de 4 de julho ultimo.

*Estação Central do Porto.* — Está adeantada a construcção do caes coberto de mercadorias e das plataformas e começou-se a do edifício de passageiros, não tendo podido ser activados os trabalhos por causa do mau tempo.

*Estradas de acesso das estações.* — Por conta da verba de 80:000\$000 réis, destinada para estas obras, estão já adjudicados os seguintes trabalhos :

Conclusão da estrada de acesso da estação de Ourique .....	6:890\$000
Conclusão da estrada de acesso da estação de Odemira .....	12:435\$000
Conclusão da estrada de acesso da estação do Pinhão .....	25:530\$000
Primeiro lanço da estrada de acesso da estação da Ferradosa .....	9:640\$500

Foram auctorizados os lâncos das estações de Aregos e Ermida á estrada real n.º 34 na importancia de 24:100\$000 réis e aguarda-se o projecto definitivo da ligação da ponte de Mosteirô com a estrada do mesmo nome.

O resto da dotação de 80:000\$000 réis foi destinado á conclusão da estrada de acesso de Meinedo e aos caminhos de ligação de varias estações com os caes do Douro.

Na escolha das estradas deu-se a preferencia ás que podiam ficar concluidas.

Os compromissos tomados por contractos e adjudicações estão por ora muito áquem da dotação destinada, cujo remanescente será gasto no proximo anno economico.

A despesa processada por conta do fundo especial e feita com obras complementares, material circulante e novas construcções attingiu nos primeiros sete meses do presente exercicio réis 302:154\$659.

O custo total dos lâncos cuja construcção foi iniciada deverá ser o seguinte, approximadamente :

Estremoz a Villa Viçosa .....	23	299:000\$000
Regoa a Villa Real, incluindo material circulante .....	24	400:000\$000
Setubal a Marateca .....	9	175:000\$000
Pocinho a Moncorvo, incluindo a ponte sobre o Douro .....	13	400:000\$000
Evora à Senhora da Graça de Divor .....	14	143:000\$000
Total .....	83	1.417:000\$000

A esta quantia necessaria para a construcção dos lâncos indicados, ha que juntar :

Conclusão do troço de Faro a Villa Real .....	500:000\$000
Estações do Porto e Contomil .....	300:000\$000
Estradas .....	80:000\$000
Ponte do Pinhão .....	104:000\$000
Dotação das obras do Barreiro a Cacilhas, dois annos .....	400:000\$000
Material circulante, em dois annos .....	600:000\$000
Obras complementares, em dois annos .....	100:000\$000
Serviço do empréstimo, em dois annos .....	168:000\$000
	2.252:000\$000

Juntando a esta somma a precedente, atinge-se um total de 3.670:000\$000 réis proximamente, limite da despesa do fundo especial a pagar no corrente anno economico, no seguinte e ainda parte no de 1905-1906, em vista dos prazos de garantia, que devem correr até pagamento dos decimos.

Contando-se para este anno economico com 1.910:000\$000 réis de receita a que devemos juntar a receita dos dois annos seguintes, que orça por 950:000\$000 réis, teremos, para os tres annos economicos, 2.860:000\$000 réis, que juntos aos 1.500:000\$000 réis da 2.ª série do empréstimo, que deve ser emitida no anno economico proximo futuro, perfazem 4.360:000\$000 réis, havendo pois recursos para auctorizar a construcção de novos lâncos.

Quando por circunstancias imprevistas se demorasse essa emissão, o sistema de construcção por pequenos troços a partir das linhas exploradas e por empreitadas parciaes seguido para a infrastructura, deixando para a administração a aquisição directa e o assentamento do material de via, permite proporcionar os compromissos aos recursos, espaçando a conclusão de um ou outro lanço, conforme o exigirem as disponibilidades com que se conte. O essencial é não tomar compromissos sem ter de antemão assegurados os recursos precisos para os satisfazer.

Por este sistema, continuando a emitir mais algumas séries de obrigações, cujos serviços comportam largamente as disponibilidades do fundo especial, poder-se-ha continuar a construcção das linhas começadas.

A abertura á exploração dos novos troços augmentará os recursos, tirando-se assim abundantes fructos do regimen traçado na lei de 14 de julho de 1899 e completado pela de 1 de julho de 1903.

Pelos esclarecimentos que deixo expostos, podereis, pois, certificar-vos de que não foi mera visualidade a auctorização concedida na carta de lei de 1 de julho do anno findo. Nem ficou letra morta, nem foi temerariamente usada, de modo que o futuro fique compromettido.

Verificaram-se, pois, as minhas previsões e respeitaram-se os compromissos tomados pelo governo, quando ha um anno solicitou a auctorização que por aquelle diploma lhe foi concedida.

Não regatearemos os louvores merecidos ao sr. conde de Paçô-Vieira, que deixa brillantemente assinalada a sua passagem pelo ministerio das Obras Publicas e cujo nome fica vinculado á historia do desenvolvimento da nossa rede ferroviaria. Não contente com o muito que fez em menos de um anno de administração, suscitou o cumprimento do decreto de 1899 que mandava delinejar a rede complementar do centro e vae apresentar, segundo nos consta, um projecto de lei creando recursos para a sua construcção gradual.

## Navegação para o Brazil

Foi discutido, com as demoras do rito parlamentar, o projecto de lei auctorizando o governo a conceder uma garantia de juro a uma companhia que estabeleça a navegação por paquetes modernos entre os portos de Leirões e de Lisboa e os da republica brazileira.

Já em tempo annunciamos aqui o proposito em que estava o governo, e já aqui tambem fizemos os elogios que nos merecia tão sympathica ideia.

Apezar, porém, de ser geral o côro de bençãos ao projecto, apezar da uniformidade com que todos os oradores oposicionistas louvavam ou applaudiam a iniciativa do sr. Teixeira de Souza, e de não haver um unico que deixasse de elogiar tal resolução, as ficções parlamentares, nesse atavismo historico de ataque a todas as medidas do governo, teve a força de sugerir um combate vehemente e nutrido, succedendo portanto a esse projecto que todos achavam sympathico o mesmo que sucede a qualquer outro considerado nocivo ou prejudicial aos interesses do paiz.

E' que a logica dos parlamentos é uma logica tão artificial como a politica.

O illustre e respeitado homem publico, sr. Augusto José da Cunha que iniciou o debate, declarou que o projecto era sympathico, que agradava á industria, ao commercio, a todos; que favorecia as relações commerciaes, auxiliava a exportação dos nossos productos, estreitava as relações existentes entre os dois povos irmãos.

Não o achava todavia opportuno.

Quer-nos parecer que o illustre deputado tinha razão neste ultimo ponto.

O projecto de lei enfermava d'um grande defeito. Vi-

nha tarde. Já devia ter sido apresentado e votado por acclamação nas cōrtes portuguezas ha muito tempo. Teria sido mais opportuno discuti-lo e approva-lo antes de se haverem vendido em hasta publica e ao desbarato os magnificos vapores da infeliz Mala Real Portugueza.

Não era a isto que queria referir-se o sr. Augusto José da Cunha, mas era seguramente essa a melhor oportunidade.

Nunca é tarde, porém, para se remediar um erro, para se preencher uma lacuna.

A lição que nos deu a realização da carreira de navegação portugueza para a Africa Oriental, é por si eloquente. As vantagens que d'ella estão derivando para o commercio e para a exportação de productos portuguezes, são novas provas evidentes dos aphorismos conhecidos, de que a exportação segue a bandeira, e de que os passageiros seguem as malas postaes.

Disse um economista a propósito dos fretes, que elles constituiam a exportação invisivel. São os parasitas da exportação dos paizes que tem de socorrer-se á navegação estrangeira para o transporte dos seus produtos.

Nos transportes marítimos este facto tem maior importancia do que nos terrestres. Uma via ferrea, embora os capitais sejam estrangeiros, deixa no paiz, onde se construe e explora a maior parte da riqueza que creou. Ficam os salarios, fica uma grande porção das receitas do tráfego. Só os dividendos pôdem sair. Na navegação é tudo lançado pela porta fóra.

Discordaram os deputados da minoria de algum dos pontos do projecto que serviram de alvo ao seu ataque político, diversos pormenores administrativos sobre a constituição da companhia a crear e sobre a garantia do dividendo aos accionistas dentro da cifra de 200 contos que o projecto estabelece.

Tambem nós discordamos.

Em nossa opinião deve ser encarada uma carreira de navegação a vapor como se encara uma via ferrea.

Julgou-se necessário para o bem do paiz crear-se esta carreira. Sabe-se que sem garantia de juro não é facil atrahir os capitais precisos para tamanha empresa. Conhece-se a conveniencia de que os capitais sejam portuguezes. Diz-nos a experiença que os antigos navegadores, que iam ao Brazil em chavecos de madeira com alguns palmos, perderam a tradição da navegação de longo curso quando começaram a sulcar os mares os grandes barcos a vapor.

O que deve fazer-se? o mesmo que se faz para as vias ferreas.

Estas são geralmente construidas com o auxilio do estado, subvenção kilometrica, garantia de juro, etc.

Faça-se o mesmo á navegação. Estableça-se o orçamento da despesa na aquisição dos barcos—equivalente á construcção da via e á aquisição do material circulante. Calcule-se o custo das carreiras — a despesa da exploração. Verifique-se qual o desequilibrio provavel ou a diferença entre as despesas e as receitas brutas. Feito isto, estabeleça-se a garantia de juro do capital invertido nesta applicação.

Dir-se-ha que foi assim que se procedeu, mas não é exacto porque se estabeleceu um limite mínimo e a garantia de juro não tem esse limite.

E se se objectasse que, sem elle, se corria o risco de o estado perder pela má administração que houvesse, respondia-se que, sendo a taxa de juro pequena ou limitado o capital a que se garantia o juro, o proprio interesse da companhia a levaria a dispensar a garantia augmentando o lucro que permittisse aumentar tambem o dividendo.

E se ainda se dissesse, que o prejuizo poderia ser grande de mais para o estado, recordar-se-hia o que succede com as vias ferreas e lembrar-nos-hiamos que o estado não estava fazendo uma operação financeira mas estabelecendo uma medida de fomento em que se gasta para que a despesa seja multiplicada em lucros na economia do paiz.

Ha já quem vaticine que não chegará a realizar-se a empresa que aproveite a lei votada, sem prejuizo das emendas, na camara dos deputados.

Talvez assim succeda. Mas a semente está lançada. Ha-de fructificar por certo.

Se não fôr agora, mercê d'esta lei, cedo virá o dia em que por outra que tenha a mesma essencia, se forme uma empresa que consiga fazer tremular nos portos do Brazil a nossa bandeira.

Ao menos terá, a iniciativa do sr. ministro da fazenda, o condão de nos accordar d'esta inerecia em que estávamos, fazendo viver e prosperar companhias de navegação estrangeira com os nossos fretes, sem pensarmos em dar os nossos fretes a navios nossos.

O. S.

## PARTÉ OFFICIAL

*Ministerio das Obras Publicas, Commercio  
e Industria*

*Caminhos de Ferro do Estado*

*Conselho de Administração*

Propondo o Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado que, para a execução dos trabalhos de construcção do prolongamento da linha ferrea de Setubal ao caes da mesma cidade, cujo projecto foi aprovado por portaria de 3 de outubro de 1903, seja declarada a urgencia da expropriação de nove parcelas de terreno preciso para a referida construcção, todas situadas na freguezia de S. Sebastião da mesma cidade a saber:

1.º Medindo 224<sup>m²</sup>,26 de terreno de quintal pertencente a Manoel Maria Portella Senior, de Setubal, sito na rua de S. João da mesma cidade, a partir do norte com Maria Carolina Augusta; do sul com Antonio Joaquim d'Oliveira; do nascente com a travessa da rua do Mirante e do poente com a rua de S. João.

2.º 30<sup>m²</sup>,8 de casa e 18<sup>m²</sup>,4 de quintal, da propriedade de Francisco Antonio Fernandes, de Setubal, síta na rua de Traz dos Cobertos, da mesma cidade, a partir do norte com a rua de Arangues, do sul com a rua de Traz dos Cobertos, do nascente com Joaquim Antonio de Freitas e Francisco Augusto Machado Correia e do poente com o terreno municipal e com Francisco Ayres Sobral.

3.º 59<sup>m²</sup>,07 de casa e 23<sup>m²</sup>,5 de telheiro da propriedade pertencente a D. Anna Soares Pires Parrelha, solteira, menor, filha de Casimiro Maria Parrelha Soares, já falecido, situada na Praça de Quebedo da mesma cidade, a partir do norte com a rua de Traz dos Cobertos, do sul com a Praça de Quebedo, do nascente com sua irmã D. Sarah Soares Pires Parrelha e José Augusto de Oliveira e do poente com a rua de Traz dos Cobertos.

4.º 43<sup>m²</sup>,7 de casa e 21<sup>m²</sup>,35 de terreno exterior da propriedade pertencente ao capitão João Antonio da Costa Leal, de Setubal, síta na Avenida Todi, da mesma cidade a partir do norte e do nascente com José Eduardo Alwens, do poente com a Avenida Todi e do sul com a travessa da Fantaria.

5.º 33<sup>m²</sup> de casa pertencente a Augusto Julio, de Setubal, síta na travessa da Fantaria, da mesma cidade, a partir do nascente com José Maria Augusto Pedroso, do poente e sul com a travessa da Fantaria, e do norte com D. Maria Simal.

6.º 4<sup>m²</sup>,90 de casa pertencente a João Maria Sebastião de Carvalho, de Setubal, síta na travessa da Fantaria, da mesma cidade, a partir do nascente com os herdeiros de João Maria Paulo, do poente com Augusto Julio, do norte com D. Maria Simal e do sul com a travessa da Fantaria.

7.º 61<sup>m²</sup>,32 de casa que Venancio Olimpio Ferreira Torres, de Setubal, possue na Travessa da Fantaria, da mesma cidade, a partir do nascente com D. Emilia Augusta Cardeal Mendes, do poente com Christovam O'Neill, do norte com a travessa da Fantaria e do sul com a Avenida Todi.

8.º 53<sup>m²</sup>,12 de casa pertencente a D. Emilia Augusta Cardeal Mendes, de Setubal, síta na travessa das Fontainhas, da mesma cidade, a partir do nascente com esta travessa, do poente com Francisco Olimpio Ferreira Torres, do norte com a travessa da Fantaria e do sul com a Avenida Todi.

9.º 6<sup>m²</sup>,82 de casa pertencente à massa fallida Grille, síta na travessa da Fantaria, da mesma cidade, a partir do nascente com João Venancio Tavares, do poente e norte com a travessa da Fantaria e do sul com a Avenida Todi.

Considerando que estas expropriações se acham comprehendidas nas disposições do artigo 2.º da lei de 17 de setembro de 1857;

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 4 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, as expropriações dos mencionados terrenos marcados na planta parcelar, que baixa com o presente decreto assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 11 de fevereiro de 1904.—REI—Conde de Paço-Vieira.

Senhor.—Por decretos de 27 de fevereiro de 1902 e 24 de dezembro de 1903 foram attendidas varias indicações da experiência para esclarecer e completar as disposições do regulamento de 31 de janeiro de 1901, pelo qual se rege a Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado.

Importa attender por igual providencia algumas necessidades reveladas pela prática para que tão benéfica instituição preste todos os serviços de que é susceptível.

Assim é justo dilatar o prazo pelo qual pôde ser concedido subsídio na doença ao pessoal jornaleiro, elevando-o a seis meses, sem receio de abusos a que põe cobro a acção fiscal dos chefes de serviço e da comissão administrativa da caixa.

Succede ainda muitas vezes que um jornaleiro se torna com o tempo, e pela falta de forças, incapaz de desempenhar as suas funções, podendo todavia desempenhar serviço mais sedentário ou menos violento, a que corresponde menor salário, como os assentadores, que passam a guarda.

Essa mudança de situação, que é muito vantajosa para a administração, dá lugar, pela baixa do salário, a uma reforma precária, quando esta tem de ser imposta, por ter a pensão respectiva por base o salário médio dos últimos seis anos.

É pois equitativo e conveniente continuar a tomar o primitivo salário para base do computo da pensão e portanto da quota para a caixa.

O citado regulamento, no intento de facilitar sem violência a renovação do pessoal graduado, estabeleceu no artigo 74º condições especiais de aposentação para os chefes de serviço e inspectores que à data da sua publicação estivessem em serviço. Entre estas duas categorias encontram-se os chefes de secção a que pelas mesmas razões de justiça e conveniência do serviço devem ser aplicado aquele artigo em que estão implicitamente contidos, mas convindo pois tornar-lhes explicitamente extensivas as suas disposições.

Espero pois que Vossa Majestade se dignará aprovar o presente projecto de decreto.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria, em 10 de março de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria:

Hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1º E elevado a seis meses o limite estipulado no § 1º do artigo 60º do regulamento de 31 de janeiro de 1901 para o abono de subsídio na doença, pela Caixa de Aposentações e Socorros dos Caminhos de Ferro do Estado, ao pessoal jornaleiro.

Art. 2º O salário dos jornaleiros com mais de vinte anos de serviço, que pela sua incapacidade física passem a desempenhar serviço a que corresponda menor salário, será considerado como não tendo sofrido alteração, unicamente para os efeitos do computo da quota da Caixa de Aposentações e Socorros e da pensão de reforma ou de sobrevivência, quando haja de ser concedida.

Art. 3º São equiparados os chefes de secção aos inspectores e chefes de serviço para os efeitos do artigo 74º do regulamento de 31 de janeiro de 1901, e nas condições nesse estipuladas.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 10 de março de 1904.—REI—Conde de Paço-Vieira.

#### Direcção Geral das Obras Públicas e Minas Repartição de Obras Públicas

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente um requerimento em que José Antonio Duro e Antonio José da Silva, concessionários da linha ferrea reduzida, de Valença a Monção, pedem prorrogação do prazo para conclusão dos trabalhos de construção da referida linha, que terminava em 29 de março de 1904, ha por bem conceder a prorrogação por mais seis meses, devendo portanto os citados trabalhos estarem concluídos em 29 de setembro de 1904.

Paço, 19 de fevereiro de 1904.—Conde de Paço-Vieira.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

Especial n.º 16 gr. vel. do Minho e Douro.—Esta tarifa, que hoje distribuimos, é para bilhetes de ida e volta, reformando as disposições que a este respeito vigoravam, pelo capítulo II da tarifa geral.

As condições ficaram melhor regularizadas, e mais liberaes, permittendo-se a paragem, com estes bilhetes nas estações anteriores ás de destino (condição 5º)

mesmo não ir até esta ou tendo ido regressar de outra mais proxima da estação de origem, e que é uma concessão logica e de toda a vantagem para o passageiro, quando, por passeio ou por negocio, tem que visitar mais de uma povoação, caso tão vulgar.

Por exemplo: um passageiro do Porto que queira visitar Barcellos, Viana e Caminha pôde, por esta tarifa, tomar bilhete para esta ultima estação, valido por 3 dias, ficando um em Barcellos, outro em Viana e tendo tempo para vir a Caminha e regressar ao Porto, no terceiro dia.

Ha tambem a faculdade de ampliação do prazo de validade, que anteriormente não existia.

*Tarifa geral dos caminhos de ferro do Estado.* — O Conselho de tarifas deu já o seu parecer sobre a reforma proposta, devendo ser tomada dentro em pouco resolução sobre o assumpto.

## O nosso brinde em 1904

### Grande mappa da Austria-Hungria

Muito reservados temos estado sobre o **BRINDE** que destinavamos aos nossos leitores este anno; nem a menor allusão se fez até agora ao que seria.

E' que as negociações para obter, em condições de podermos dar aos nossos assignantes um **BRINDE** que não desmereça á vista dos que anteriormente temos dado, são sempre morosas, tendo que nos entender com as repartições officiaes estrangeiras, e com os grandes estabelecimentos lythographicos, de forma a ficarmos certos de que o que prometemos o cumprimos a satisfação de quem o offerece e de quem o recebe.

Depois, nesta questão de mappas dos caminhos de ferro dos paizes estrangeiros, temos conseguido ir de melhor a melhor, e é preciso não retroceder—muito desagradável isso nos seria, se a tal fossemos forçados.

Quem comparar o mappa de França que démos em 1900 com o da Belgica, em 1901, verá quanto este é superior áquelle; o da Suissa em 1902 melhor foi do que o anterior; o da Italia que no anno passado offerecemos sobrelevou a todos.

Para 1904 era necessário manter a escala ascendente, e mais difícil isso se tornava porque, estando naturalmente indicado que a carta deveria ser da Alemanha ou da Austria, difícil se tornava obter um mappa d'esses paizes muito maiores do que aquelles, em condições de clareza, de nitidez e sobretudo de exactidão no traçado das suas linhas ferreas, de forma a corresponder aos nossos desejos.

Hoje podemos anunciar que está resolvido o problema, e não é por vaidade propria que pedimos aos leitores que pensem um momento em quantas dificuldades vencemos e que sacrifícios fizemos para conseguir o nosso *desideratum*, mas para que nos desculpem o entusiasmo com que lhes damos a boa nova de que o **BRINDE DE 1904** será um grande mappa da Austria-Hungria, impresso a 10 cores, com todas as linhas de caminhos de ferro, indicando a administração do Estado ou das companhias a que pertencem, se são vias duplas, quadruplas ou simples, todos os rios, divisão de províncias, indicação de cidades, villas e povoações importantes.

O mappa mede 1,15 de largura por 0,85 de altura, em excelente papel velino forte; a impressão é a mais aprimorada, feita nas grandes officinas Karl Prochaska, de Teschen.

A encomenda está já feita, o seu importe foi já há dias enviado em cheque, e dentro de quinze dias a caixa estará caminho de Lisboa, calculando-se podermos fazer a distribuição no fim do proximo mez.

### COMPRA DO N.º 385

Tomamos este numero aos nossos assignantes pelo **PRECO DUPLO** do que lhes corresponde na sua assinatura.

# NOTAS DE VIAGEM

## XVIII

**Porque não fui a Macau — A casa do tufão — De Sanghae a Nagasaki — Os vendedores e o embarque do carvão — Um grande paiz de coisas pequenas.**

Estando em Shanghae, a tres dias apenas de Macau, natural, obrigatorio mesmo, era eu ir vêr esta nossa possessão. Não só a isso me aconselhava o desejo de conhecer esse bocado de terra portugueza, como o de abraçar um amigo que lá me esperava, e ainda a justificada curiosidade de vêr a China sob mais dois aspectos, entre os muitos e tão variados que nos offerece este enorme paiz.

Tendo percorrido a China russa, a China chineza, a China internacional, devia visitar a China ingleza, Hong-Kong, e a China portugueza.

Mas demoveu-me d'esse proposito a prudencia, representada na pessoa d'um intelligente padre jesuita do observatorio de Zika-wei, por meio de uma demonstração astrologica.

Nos seus graphicos mostrava-se a marcha dos tufões com tal precisão que nunca as previsões d'aquelle estabelecimento de verdadeiros sabios deixavam de realizar-se.

Naquella occasião o tufão ia pelas costas indianas orientaes, atravessando o golfo de Bengala para seguir, pelo Sião, e o Tonkin, e «chegar a casa» d'ahi a quatro dias, concluiu elle.

E a um sorriso meu, que era uma interrogação sobre esta ultima phrase, explicou graciosamente :

— Sim, vem para casa, como o senhor irá, depois da sua viagem, como as locomotivas dos seus caminhos de ferro recolhem ao deposito onde se demoram uns tempos, depois das grandes marchas. E a casa do tufão é bem sua conhecida, porque é o golfo da ilha Formosa, que já pertenceu aos portuguezes, e o vestibulo, onde o tufão descansa antes de entrar, é a sua peninsula de Macau.

— Quer dizer que se eu vou agora para Macau...

— Vae justamente, irremissivelmente defrontar-se com elle, no caminho, ou lá. E' uma imprudencia que lhe não aconselho. E descreveu-me os horrores de um tufão naquellas paragens.

Effectivamente, pensei, que isto de andar a passear pelos mares da China sob a ameaça de tão graves perigos pareceu-me temeridade que rastejava pela estulticia.

Depois a viagem fôra até ali tão bem, tão feliz, tão exactamente a tinhá planeado que seria pena lançar nella uma nota desagradavel.

Eis porque desisti de ir a Macau, resolvendo ir directamente ao Japão.

Para ir de Shanghae ao Japão ha...

Perdão, que a guerra que ha um mez rebentou entre a grande nação amarela, «o unico povo da Asia que nunca foi vencido», segundo a phrase de Voltaire, e o enorme paiz europeu dos gelos sibericos, faz que eu tenha no seguimento d'estes artigos que falar sempre no *imperfeito*.

Dizer-lhes que *ha* carreiras de vapores regulares, quando grande parte d'estas estão suspensas; que se viaja pelos mares interiores, quando é certo que o Japão não deixará que quaequer vapores, ainda os seus, os mais insuspeitos — uma vez que transportam passageiros que bem podem ser espiões — possam penetrar pelo canal da Coréa, menos pelos estreitos de Yobuko e de Shimonoseki, onde, mesmo em tempo de paz, já não era permittido tirar quaequer *croquis* ou photographias seria faltalhes á verdade.

Digamos pois que *havia*, e *haverá* por certo de futuro, frequente navegação entre o grande porto chino-europeo e todos os das costas japonezas, e quasi toda por excellentes vapores das grandes companhias francesas, alemanas, inglezas, americanas e japonezas.

Os preços regulam os mesmos, 80 dollars ou uns 40\$000 réis por passageiro.

Deve-se, porém, escolher os vapores grandes, das melhores companhias, que dizem uns serem os das Messagerias, outras optam pela linha alemanã.

Nem uns nem outros experimentei porque só alguns dias depois havia sahida d'esses barcos, tomando, pois, logar no «Hong-Kong-Maru», da companhia Kippou-Yusen-Kaisha (companhia japoneza) que, comquanto não fosse mau era ainda assim muito inferior ao das Messagerias, tendo entre outras desvantagens a cosinha não ser boa, não darem vinho, e os camarotes serem na segunda coberta.

O trajecto faz-se em quatro dias completos : isto é, embarca-se pelas 4 horas da tarde em Shanghae, o dia seguinte passa-se no mar da China onde apenas se avisam, a espaços, alguns vapores que cruzam com o nosso ; no terceiro dia accordamos fundeados em Nagasaki, o porto extremo do Japão de que tanto se fala agora, por ser aquelle de onde saem as esquadras que vão para o combate.

Na vespera os passageiros são prevenidos para estarem de pé logo ao erguer do sol, «por causa do medico». E' a visita sanitaria que em todos os portos japonezes é passada, com certo escrupulo, em todos os vapores que chegam.

E os passageiros, longe de se agastarem com este toque de erguer matutino, ainda o agradecem, porque lhes faculta vêr, logo, do vapor, o bello panorama da cidade, lindamente recostada sobre o monte, coberto de elegantes vivendas. E' a primeira paragem em terra do Sol Levante, como o foi já para o primeiro portuguez, Fernão Mendes Pinto, que poz pé em terra japoneza, em 1542.

O convez, o tombadilho, todo o vapor é assaltado por uma multidão de homens, de rapazes, de mulheres, que nos dão logo a nota do espirito commercial e industrial do japonez.

Caixinhas, botões, molduras, photographias, medalhas, espelhos, fosforos, albuns, fosforeiras, boquilhas, toda a bijutaria e quinquilharia de todos os preços nos é oferecida, mettida pelos olhos, pelas mãos, pelo fato, para que a compremos, como recordação.

Bilhetes postaes são aos centos, retratos de japonezas bonitas, aos milheiros. Aqui um vendedor nos exibe um macaco mechanico que come melancia ; ali outro nos mostra uma *geisha* (dançarina) que se move ; acolá um galo que arrasta as azas ás galinhas ; mais além dois jogadores de xadrez ; toda a casta de bonecada mecanica, toda a industria de *bibetot* disputando-se primazias.

Ao mesmo tempo o pessoal de bordo cobre todo o vapor com grandes pannos, como se o barco, sobre o seu casco e paredes de irreprehensivel branco-perola, envergasasse uma camisa de linhagem. E' para o defender, até certo ponto, do pó do carvão de que vão ser atestados os porões.

Este embarque é um dos spectaculos originaes a que os viajantes assistem surprehendidos.

Duas duzias de barcaças cheias de carvão atracam ao vapor : em cada degrau colloca-se um homem ou mulher. O carvão é subido, em pequenos paneiros, de mão em mão, com uma prestesa e continuidade pasmosas, no meio de uma alegre vozaria dos conductores.

Em 6 horas são, por este pittoresco sistema, embarcadas duas mil toneladas de carvão !

Concluidas as formalidades do porto e tomada uma refeição ligeira, o vaporsinho do serviço da companhia vem-nos trazer á ponte onde uma multidão de homens de carros nos assaltam offerecendo os seus serviços.

Por quaequer 3 ou 4 yens<sup>1</sup> tem-se um guia, que é indispensavel para nos levar a vêr os principaes pontos interessantes de Nagasaki.

Agora que, pela primeira vez pomos pé em terra do Mikado olhemos em volta de nós, com a anciadade do

<sup>1</sup> A moeda japoneza é o *yen*, equivalente a mais de 1 dollar, correspondendo a uns 570 réis portuguezes, ao cambio da occasião. A libra ingleza que valia então em Lisboa 55580 valia no Japão 9 *yens* e 60 centavos ou *sens* o que nos dá a equivalencia do *yen* a 570 réis.

viamjante curioso, a receber a primeira impressão do paiz, novo para nós, em que nos achamos.

Ouve-se falar da grandiosidade d'aquelle Japão das flores sem cheiro, como a graciosa camellia que eu tenho aqui, na janella, a vêr-me escrever estas notas; chega-se à primeira paragem e encontramos que tudo é pequeno, baixo, acanhado.

Os edifícios, compostos de lojas exigüas, sem fundo e uma baixa sobre-loja; quasi que se lhes chega com a mão á cobertura de telha preta, colmo ou simples madeira. As mulheres, pequenas, curvadas, de feições miudias e olhinhos de gata, são proporcionaes ás casas.

Os arbustos, á parte o alto bambu que forma florestas sobre as montanhas, são rachitizados por processos só ali conhecidos, fazendo que arvores quasi seculares não cresçam a altura superior a dois palmos. Tudo é de desarmar, de empacotar; tudo parece estudadamente feito a poder ser arrumado, dobrado em quadrilongo, no mais reduzido espaço. E de tal forma, na continuação do viver do Japão vamos apreciando a preocupação d'este povo em tornar tudo pequeno, leve, dobrável, de maneira a poder ser metido em caixinhas, que ao vêr as grandes locomotivas que rebocam os grandes comboios que percorrem todo o paiz, bem imaginamos quanto pesar o japonez sentirá em não poder dobrar-as, empacotar-as de forma a guardal-as em qualquer pequenino escrinio de tampa axaroada.

## PARTÉ FINANCIERA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

### Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 29 de Fevereiro de 1904

#### Activo

Capital empregado :	
Construcção até Guimarães.....	826.528\$354
Prolongamento de Guimarães a Fafe	84.687\$367
Materiaes em deposito.....	28.496\$475
Devedores diversos.....	18.026\$583
Effeitos depositados e de cauções.....	18.390\$000
Exploração. Despesas geraes de 1904 .....	4.352\$396
"      "      "      1903 .....	28.966\$562
Gerencia (despesas da sede) de 1904 .....	194.5125
"      "      "      1903 .....	1.928\$275
Conta de juros de 1903 .....	27.343\$035
Dividendo de 1903 .....	17.844\$000
Dinheiro em deposito.....	34.000\$000
Prolongamento—Dep. para expropriações	9.147\$385
Caixa.....	808\$402
	<b>1.100.713\$459</b>

#### Passivo

Capital :	
Accões.....	300.000\$000
Obrigações.....	535.590\$000
Prolongamento—Conta de credito.....	77.000\$000
Accionistas, seus creditos.....	115\$500
Por effeitos depositados e de cauções .....	18.390\$000
Depositos e fianças.....	7.228\$515
Contas em liquidação.....	3.429\$146
Exploração, receita geral de 1904 .....	16.437\$915
"      "      "      1903 .....	107.241\$110
Dividendos a pagar .....	3.510\$000
Juros de obrigações a pagar .....	1.417\$500
Retenções geraes.....	11.939\$437
Fundo de amortização .....	4.410\$000
Fundo de reserva .....	12.000\$000
Lucros e perdas.....	2.004\$036
	<b>1.100.713\$459</b>

Porto, 8 de março de 1904.—Pela Companhia do Caminho de ferro de Guimarães, o gerente, *Antonio de Moura Soares Velloso*.

### Banco de Portugal

#### Dividendo de 6\$500 réis por acção

O pagamento d'este dividendo relativo ao 2.º semestre de 1903, livre de imposto de rendimento, ha-de começar no dia 1 de março das 10 horas da manhã á 1 hora da tarde e continuará todos os

dias nteis, excepto ás terças e sextas-feiras destinadas ao pagamento dos dividendos atrasados.

Para cumprimento da portaria do Ministerio da Fazenda de 14 de agosto de 1885, publicada no *Diário do Governo* de 19 do mesmo mes e anno, terão os srs. accionistas usufructuarios de mostrar no acto do pagamento, estar satisfeita a contribuição do registo relativa a todo o usufructo, ou á ultima anuidade vencida.

Recommenda-se aos srs. accionistas, para regularidade do serviço o favor de mencionarem os titulos ao portador em relações separadas.

Banco de Portugal, 29 de fevereiro de 1904.—Os directores—  
(a) *Augusto José da Cunha, A. J. Gomes Netto*.

### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Nos termos dos artigos 42.º e 43.º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 16 do corrente ás duas horas da tarde, no escriptorio da companhia, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º o sorteio para amortização de obrigações, relativo ao 2.º semestre de 1903.

Lisboa, 12 de março de 1904.—O Director de Serviço, *Manoel Maria de Oliveira Bello*.

### Companhia de Seguros Tagus

SÉDE — Rua da Alfandega, 160, 1.º LISBOA

#### Dividendo de 1903 — 7\$500 réis por acção

De 1 de março em deante, o pagamento do dividendo só se efectua ás quartas-feiras, das 11 horas da manhã ás 2 da tarde.

Lisboa, 28 de fevereiro de 1904.—Os Directores, *Ignacio de Magalhães Basto, Francisco Ascenção da Fonseca*.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

#### Amortização no anno de 1903, por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.º do artigo 3.º e alineas b) e d) do art. 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do anno de 1903.

#### Obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

12.319 a 12.321—13.279 a 13.281—19.356—25.664—25.665—  
25.672—26.775—28.811—31.339—31.340—32.827—32.828—33.576  
34.735—38.284—41.745 a 41.749—43.709—43.710—51.618 a 51.624  
—51.707—51.708—52.462—53.732 a 53.739—53.858 a 53.860—55.169  
—55.679—55.680—55.694—55.695—56.306—57.086—58.216—58.433  
—60.057—62.131 a 62.135—63.193 a 63.196—63.335—63.486—73.981  
a 73.984—74.207 a 74.210—74.363 a 74.371—74.376 a 74.381—82.246  
—82.247—84.051—84.143 a 84.156—85.766 a 85.769—138.676 a  
138.680—138.682—140.504 a 140.508—143.504 a 143.508—145.558 a  
145.563—145.965—147.250 a 147.253—148.888—148.889—151.810—  
153.801 a 153.805—154.996 a 155.000—165.001 a 165.005—165.021 a  
165.025—165.036 a 165.045—165.845 a 165.850—165.856 a 165.860  
—167.656 a 167.659—167.841 a 167.843—168.031 a 168.034—175.268  
a 175.285—182.158—183.937 a 183.940—192.371—192.710 a 192.719  
—194.249—194.250—195.943 a 195.946—196.145—197.672 a 197.675  
—202.073—202.366 a 202.368—205.366—205.367—208.592 a 208.594  
—213.132 a 213.138—217.136—220.395—221.932—221.933—222.168  
—225.201 a 225.204—225.876—225.877—226.804—226.929 a 226.931  
—227.287—227.288—227.451—227.455—228.231—228.235—232.167  
—232.168—232.323 a 232.345—233.296—233.297—233.407 a 233.410  
—234.711 a 234.713—236.508 a 236.510—237.206 a 237.208—237.800  
a 237.806—241.698—242.521 a 242.532—245.109 a 245.115—248.838  
—250.111—251.308 a 251.316—251.333—251.592 a 251.602—253.157  
—256.388 a 256.390—256.539 a 256.541—260.911—267.633 a 267.637  
—268.303—268.955 a 268.979—270.565 a 270.572—272.464—272.506  
a 272.509—272.786 a 272.788—272.845—272.952 a 272.960—273.076  
a 273.078—273.175—273.176—275.393—275.547 a 275.551—275.572  
—275.573—277.431 a 277.437—277.456 a 277.476—277.753 a 277.762  
—278.257—278.971—278.974 a 278.977—280.672 a 280.676—280.903  
—283.207 a 283.211—286.363—286.697—287.532 a 287.531—288.941  
—290.951 a 290.962—291.103—291.104—294.224—294.525—296.802  
a 296.808—296.827 a 296.831—296.850 a 296.856—296.894 a 296.896  
298.502—299.550—301.280—304.603—304.604—204.916 a 304.918—  
307.375 a 307.404—308.076 a 308.084—308.087—310.452—310.948 a  
310.951—311.849—312.739 a 312.745—313.292 a 313.298—314.699—  
315.228—315.430 a 315.470—318.031—318.036—319.056—319.458—  
319.459—319.741—319.742—321.988—321.989—322.743 a 322.746—  
322.758—323.480 a 323.483—323.981—328.109—329.281—329.899 a  
329.907—331.131—331.132—333.787 a 333.798—334.814 a 334.827—  
336.574—338.956—338.957—339.552—340.066—340.481 a 340.486—

342 106 a 342.110 — 346.899 — 346.978 a 346.981 — 348.868 — 348.869 —  
 350.158 — 350.159 — 351.290 a 351.292 — 354.111 — 354.112 — 355.372 —  
 355.731 a 355.733 — 364.921 a 364.927 — 365.210 a 365.254 — 367.615 —  
 367.757 — 367.758 — 369.959 — 370.191 a 370.197 — 370.257 — 370.258 —  
 372.125 a 372.128 — 372.389 — 375.302 — 375.303 — 375.306 — 375.307 —  
 375.669 — 376.966 a 376.968 — 381.304 a 381.311 — 383.210 — 385.248 —  
 387.275 a 387.281 — 387.309 — 387.923 a 387.933 — 388.234 — 388.235 —  
 388.847. Total 830 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 19 e seguintes.

*Obrigações de 4% privilegiadas de 1.º grau*

3.334 — 8 573 a 8 576 — 8.676 — 12 418 — 12 929 — 15.403 — 18.097 a 18 099 — 18 897 — 20.751 a 20 755 — 20.778 a 20 780 — 23 271 — 23.524 — 24 594 a 24.596 — 25.941 — 25 942 — 28 611 — 31.597 — 31.796 a 31 805. Total 40 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 19 e seguintes.

*Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau*

*1.º Titulo de 5 obrigações — 25*

1.779 — 5 212 — 5.213 — 5.652 — 6 327 — 6 328 — 6 776 a 6.780 — 7 969. Total 12 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 15 e seguintes.

*Obrigações privilegiadas «Beira Baixa»*

*Titulos de 5 obrigações*

813 — 1.069 — 1.287 — 1 361 — 1 548 — 1.711 — 2 376 — 3 402 — 3 411 — 3 898 — 4.952 — 6 075 — 6 154 — 6 367 — 7.410 — 7 555 — 8 315 — 8 850 — 8.919 Total 19 obrigações.

*Titulos de 1 obrigação*

9.092 — 9.590 a 9.593 — 9.611 — 10.101 — 10.495 — 10.496 — 11.090 — 15.092 — 15.902 — 16.379 — 16.962 — 17.972 — 18.745 — 19.384 — 19.385 — 20.219 — 20.247 — 20.434 — 20.590 — 21.310 — 21.805 a 21.807 — 22.552 — 23.181 — 23.663 — 23.664 — 24.310 — 24.918 — 25.447 — 25.449 — 25.733 — 25.823 — 26.229 — 26.641 — 27.644 — 27.795 — 28.023 — 28.024 — 29.794 — 30.013 — 30.912 — 31.409 — 31.410 — 32.082 — 33.105 — 34.025 — 34.285 — 34.524 — 35.204 — 35.437 — 35.859 — 36.361 — 36.503 — 36.588 — 36.794 — 38.182 — 40.094 — 40.137 a 40.139 — 41.165 — 41.166 — 41.237 — 41.293 — 41.419 — 41.620 — 44.533 a 44.535 — 45.935 — 47.217 — 47.236 — 49.756 — 49.960 — 49.961 — 50.981 — 52.333 — 53.278 — 54.220 — 54.403 — 54.404 — 55.315 — 55.316 — 55.708 — 55.709 — 56.309 — 57.400 — 57.408 — 57.410 — 57.441 — 57.442 — 57.464 — 57.474 — 57.506 — 57.922 — 57.937 — 58.542 Total 102 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 16 e seguintes.

*Obrigações de 3% privilegiadas de 2.º grau*

5.003 a 5.005 — 7.895 — 7 896 — 11.048 — 11.191 — 13.865 — 14.036 a 14.038 — 14.392 a 14.395 — 17.312 a 17.315 — 17.319 a 17.322 — 20.630 a 20.632 — 20.643 — 20.912 a 20.916 — 22.070 a 22.075 — 22.951 a 22.954 — 24.016 a 24.018 — 25.650 — 25.869 — 25.870 — 27.794 a 27.800 — 27.881 a 27.883 — 29.465 — 29.466 — 31.797 — 34.581 a 34.583 — 34.624 a 34.630 — 39.228 a 39.236 — 39.527 — 39.528 — 41.087 — 41.088 — 41.452 — 44.947 a 44.919 — 47.793 — 47.794 — 49.607 a 49.611 — 51.875 — 51.776 — 57.217 — 61.155 a 61.159 — 62.273 a 62.287 — 62.295 a 62.297 — 62.323 a 62.372 — 63.015 — 63.016 — 63.879 a 63.890 — 65.319 a 65.323 — 66.521 — 73.575 a 73.591 — 74.433 — 74.625 — 75.236 — 75.237 — 81.216 — 81.217 — 81.751 a 81.751 — 82.477 — 82.478 — 83.272 a 83.276 — 85.221 — 85.222 — 91.972 a 91.975 — 93.283 — 95.616 a 95.634 — 95.636 a 95.645 — 98.606 — 98.607 — 102.243 a 102.246 — 104.146 — 104.147 — 105.600 a 105.604 — 105.670 a 105.674 — 106.139 a 106.142 — 106.300 a 106.306 — 108.262 a 108.265 — 115.684 — 119.086 a 119.088 — 123.583 a 123.587 — 124.292 — 124.293 — 125.167 — 129.267 — 129.268 — 129.870 — 131.523 a 131.525 — 131.551 a 131.600 — 131.651 a 131.691 — 131.699 — 131.700 — 133.158 a 133.160 — 134.401 — 134.402 — 143.201 — 144.799 a 144.802 — 146.147 a 146.149 — 146.412 a 146.416 — 160.534 — 161.266 — 161.819 — 164.820 — 170.967 — 173.817 — 179.341 a 179.351 — 179.681 — 180.407 a 180.419 — 182.723 a 182.726 — 184.452 a 184.455 — 186.702 a 186.705 — 186.723 — 187.420 — 187.421 — 187.985 a 187.987 — 188.045 — 191.680 a 191.682 — 191.714 — 191.715 — 195.9.7 a 195.919 — 201.621 a 201.624 — 201.637 a 201.640 — 206.160 — 206.161 — 206.307 — 206.311 — 212.198 a 212.238 — 213.308 — 213.309 — 219.855 — 219.856 — 220.270 a 220.276 — 221.236 a 221.246 — 224.908 a 224.910 — 225.148 a 225.167 — 226.042 a 226.053 — 226.764 — 226.765 — 229.464 — 229.986 — 238.778 — 243.662 — 244.091 — 244.092 — 245.792 a 245.801 — 246.097 — 246.344 — 246.976 — 250.291 — 252.973 a 252.975 — 256.361 — 262.070 — 264.517 — 267.931 — 268.430 a 268.432 — 270.977 — 270.978 — 272.206 — 275.331 — 275.336 a 275.339 — 275.418 — 275.419 — 276.373 a 276.377 — 280.449 a 280.455 — 285.181 — 285.182 — 285.914 — 290.622 — 291.236 — 291.601 — 292.271 a 292.275 — 292.394 — 292.395 — 297.894 — 307.698 — 308.407 — 310.373 a 310.375 — 312.342 — 313.961 a 313.966 — 316.240 a 316.243 — 319.999 — 320.000 — 320.276 — 328.971 a 328.974 — 336.708 — 337.389 a 337.398 — 343.364 — 343.365 — 345.785 — 345.786 — 347.742 — 350.027 a 350.029 — 352.671 a 352.674 — 352.805 a 352.808 — 354.485 — 354.486 — 354.895 a 354.898 — 355.389 a 355.392 — 356.187 a 356.199 — 361.355 a 361.404 — 366.292 a 366.296 — 367.015 a 367.024 — 367.252 — 368.173 — 368.174 — 368.459 a 368.466 — 369.442 a 369.444 — 369.679 — 369.680 — 370.260 a 370.263. Total 780 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 3 e seguintes.

(Continua).

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de março de 1904

O facto mais importante da quinzena, de entre os que se relacionam com o nosso viver financeiro e económico, foi o protesto unânime de todo o paiz, na segunda feira 14, contra as medidas de fazenda.

Por mais que seja velho e sediço dizer-se, e saber-se, que estas manifestações são sempre inspiradas pela política opoñcionista que d'ellas se serve para os seus fins, não se pode duvidar que tão justificado era o motivo, tanto entrou já no ánimo de todos que o paiz não pode ser mais espremido na prensa dos impostos, que a adhesão ao protesto foi geral, uniforme, como nunca se viu entre nós e rariíssimo se terá visto noutra parte.

Quer dizer que entraram nella, pelo menos na faceta concordância de ideias encerrando os estabelecimentos, os proprios que pertencem d'álma e coração ao partido governamental, que são, sem duvida, muitos, mas que acima das suas sympathias pessoais reconhecem que as propostas são inconvenientes, porque veem, por todas as formas e sob diferentes pretextos, aggravar as condições de vida do paiz.

Os raros que restavam, avessos ao protesto, por ignorancia, por extremo partidarismo ou por descrença de que protestos pacíficos valham, esses poseram taipaes por não quererem destacar-se do consenso geral. O caso é que se pôde dizer afiitamente que á 1 e meia da tarde não havia em toda a cidade um unico estabelecimento aberto.

Deante d'esta manifestação, em que a capital era acompanhada pelas principaes cidades do paiz, o governo temia em se conservar no poder e insiste com o parlamento, onde, todos o sabem, tem maioria por elle fabricada, que lhe seguirá as instruções, em vista do que se chama «disciplina partidaria» que bem poderia chamar-se «indiferença pelo paiz», para que as suas propostas passem.

Ou muito nos enganamos ou esta resolução não resolverá a situação.

Julgar que os protestos de hontem se transformem amanhã em pacífica acquiescência, parece-nos vêr muita cõr de roza no horizonte cinzento.

Á parte os que protestaram, os que representaram, não é arrojo assegurar que os que não foram ás camaras estão muito longe de deixar de concordar com as ideias d'aquelles. Pôde-se bem dizer que todo o paiz está contrario ao sistema de governar lancando impostos, e a atmosphera que rodeia os ministros é viciada de mais de partidarismo para que nella se respire resflegadamente.

Quem tem que governar por conta de outrem, deve attender aos desejos de quem lhe deu procuração — contraria-los seria inverter os papeis e transformar em senhorio absoluto o que é delegação de mando.

A questão das propostas financeiras não affectou a cotação dos fundos no nosso mercado.

As inscrições foram mais procuradas durante a semana, o que deu occasião a que os preços se mantivessem e fecham ainda com compradores e preços bastante firmes.

Os outros valores do estado tambem foram muito procurados, em especial a dívida externa, que mereceu sempre as attenções dos capitalistas.

As accções do Banco de Portugal, Commercial, Açores e Ultramarino, tiveram sempre compradores que absorveram o papel que veiu á venda.

Em accções do Gaz e Tabacos o movimento foi muito pequeno.

Em obrigações ha apenas a mencionar a procura de obrigações da Companhia das Aguas, Credito Predial e Ambaca. Noutros valores quasi nenhum movimento.

Nos valores da Companhia Real houve bastante movimento em especial accções que mereceram a attenção da nossa praça. Segundo dizem, um grupo fez grandes compras de papel, afim de absorver o papel fluctuante, e fazer uma alta grande, mas foi tanto o papel que veiu ao mercado que o grupo já sobrecarregado com uma grande quantidade, tem tido alguma dificuldade em o elevar acima de 48.500 réis. As procuras elevadas que se tem feito pouco ou nada dizem, porque o encargo não é superior a 60.500 réis em cada 100 accções; mas cotam-se elevadas para fazer suppôr á praça que o papel ainda subirá mais.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	43	42 7/8	Desconto no Banco
" cheque ..	42 9/16	42 7/16	de Portugal ..
Paris 90 d/v .....	668	669	No mercado ..
" cheque .....	673	675	Cambio do Brazil ..
Berlim 90 d/v...	268	270	Premio da libra ..
" cheque...	275	276	e
Francfort 90 d/v ..	268 1/2	370 1/2	1.5110
" cheque ..	267 1/2	276 1/2	
Madrid cheque ..	800	810	

## Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-
Lisboa : Inscrições de assent.	37,50	37,70	37,85	37,80	37,95	38	38	37,85	37,80	37,80	37,80	37,90	37,90	-
» coupon ..	37,40	37,70	37,80	37,90	37,85	37,95	37,90	37,90	37,80	37,70	37,75	37,80	37,85	-
Obrig. 4% 1888 .....	-	20.000	-	20.100	20.100	-	20.150	20.200	20.200	20.200	20.150	20.200	-	-
» 4% 1890 assent .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	48.400	-	-	48.400	-	48.400	-
» 4 1/2% assent .....	-	-	-	56.000	-	56.200	-	56.400	56.400	56.400	-	56.500	56.500	-
» 4 1/2% coupon int .....	-	-	56.000	-	65.600	65.700	-	-	65.200	65.900	65.900	66.000	66.500	-
» 4 1/2% externo .....	-	-	-	-	65.600	65.700	-	-	65.200	65.900	65.900	66.000	66.500	-
» Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112.500	-	-
Acções B. de Portugal .....	-	164.700	164.900	-	158.500	158.500	158.500	-	-	-	-	155.500	158.500	-
» Commercial .....	-	-	-	-	107.500	107.800	-	107.800	108.000	107.000	-	108.000	108.000	108.100
» Nac. Ultramarino .....	-	-	-	-	116.000	115.300	116.000	-	117.000	-	117.700	117.800	117.800	-
» Lisboa & Açores .....	-	-	-	-	-	-	138.000	138.000	138.200	138.100	138.100	138.100	138.100	-
» Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Phosphoros .....	-	-	-	-	-	-	46.000	44.000	45.000	45.500	45.000	49.000	45.900	47.100
» Real .....	-	-	-	-	-	-	4.300	-	-	-	-	-	-	-
» Nacional .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	93.150	93.000	93.000	-	-	-	-	-	-	93.000	-	-	-	-
» 5% .....	-	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.100	90.200	-	90.200	90.200	-	90.300	90.300
» C.º Phosphoros .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Real 3% 1º grau .....	-	-	-	79.000	-	79.000	-	-	-	79.000	-	-	-	-
» » 3% 2º » .....	40.500	40.700	-	41.700	42.000	43.400	-	42.000	41.900	41.000	42.200	42.750	-	-
» Nacional .....	-	-	69.800	-	-	70.000	-	70.000	70.000	-	69.800	-	69.600	-
» Atravez d'Africa .....	-	84.500	84.900	85.200	85.500	85.900	86.500	87.000	87.000	87.500	87.500	87.900	-	-
Paris : 3% portuguez 1.ª serie .....	57,60	57,40	57,70	57,90	57,60	57,20	57,85	57,80	57,57	57,80	58,10	58,10	-	-
Accções Comp. Real .....	-	-	178,25	184	187	191	201	197	202	202	210	201	-	-
» Madrid-Gaceres .....	-	-	-	-	36,25	35	35	33	33,25	35	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza .....	255	257	265	265	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes .....	-	127	128,50	127	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1º grau .....	-	350	351,75	-	352	351	354	353	353	353	355	353	-	-
» » 2º » .....	180	179	181	187	186	190	192	189	187	-	193	192	-	-
» Beira Alta .....	114	115	116,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Gaceres .....	120	120	120	124	123,50	122	122	123	131	-	124	-	-	-
Londres : 3% portuguez .....	57,75	57,75	58	58	57,75	57,75	58	58	58,25	58,50	58,50	58,75	-	-
Amsterdam: Obr. Atrav. Africa .....	-	-	-	74,25	74	-	-	-	75,25	-	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhos	Período de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1904	1903
COMPANHIA REAL	de a	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
Antiga rede e nova não garantida .....	12 18 Fev	693	74.552.000	107.578	693	77.016.996	111.178	549.876.000	557.598.704
	19 25 »	»	77.882.000	112.383	»	77.016.996	111.178	627.758.000	634.645.700
Nova rede garantida .....	12 18 Fev	380	9.902.000	26.057	380	11.484.004	30.221	74.338.000	83.867.296
	19 25 »	»	10.521.000	27.686	»	11.484.004	30.221	84.859.000	95.351.300
Vendas Novas .....	12 18 Fev	70	1.331.000	19.040	-	-	-	6.705.000	-
	19 25 »	»	1.252.000	17.885	-	-	-	7.957.000	-
Sul e Sueste .....	11 20 Jan.	518	30.392.000	58.671	511	33.509.250	65.575	59.050.465	64.984.150
Minho e Douro .....	11 10 Jan.	358	29.207.707	81.585	358	29.927.025	83.595	29.207.707	29.927.025
	11 20 »	»	32.983.670	92.133	»	29.927.836	83.597	62.191.377	59.851.861
Beira Alta .....	29 4 Fev	253	8.048.629	31.812	253	8.688.388	34.341	32.419.559	34.107.328
	5 11 »	»	4.666.165	18.443	»	6.904.129	27.289	37.085.724	41.011.457
Nacional — Mirandella e Vizeu .....	22 28 Jan.	105	1.418.247	13.507	105	1.445.734	13.768	5.895.774	5.962.057
	29 4 Fev	»	1.648.627	15.701	»	1.625.266	15.478	7.544.401	7.587.323
Guimarães .....	11 10 Jan.	34	1.714.875	50.437	34	1.950.220	57.359	8.848.589	9.204.058
Porto à P. e Famalicão .....	1 30 »	64	9.520.896	148.764	64	9.955.472	155.554	9.520.896	9.955.472
Norte de Hespanha .....	12 18 Fev	3656 Pz.	2.059.261 Pz.	563.3656 Pz.	2.065.291 Pz.	561 Pz.	13.473.050	13.269.645 Pz.	163.405
	19 25 »	»	1.969.674	538	»	1.910.184	530	15.442.725	15.209.830
Madrid — Zaragoza — Alicante .....	12 18 Fev	365	1.795.967	492.3650	1.932.766</				

## A construcção da linha de Vendas Novas

Foi este o assumpto da conferencia que o distineto engenheiro sr. Vasconcellos Porto realizou no dia 5 na Associação dos Engenheiros.

A descripção dos importantes trabalhos d'aquella linha, realizados com uma prestesa que é exemplo para o nosso e mesmo para outros paizes, foi feita lucida e detalhadamente pelo conferente, em pouco mais de uma hora, sendo ouvida, como é natural e devido, com o maior interesse, e applaudido calorosamente o conferente ao terminar a sua exposição.

Não resumimos aqui esse notável trabalho porque a descripção d'esta construcção já aqui foi feita pelo proprio engenheiro director da construcção que nos honramos de ter como assiduo collaborador do nosso jornal.



## Publicações recebidas

*Anuario de la Exportación.* — Foram-nos oferecidos os dois volumosos tomos d'esta publicação, uma das mais importantes que existem na Europa. No genero do conhecido «Didot Bottin», de França, o «Kosmos», da Alemanha, o «Bailly Bailliére» de Madrid, os mais completos, e mais ricos de informes, o *Anuario de la Exportación, industria y comercio* que se publica em Barcelona (Paseo de Isabel II, 8 e 10) e entrou já em 1904 no seu 8.º anno de publicação, não lhes fica inferior.

Consta de dois tomos, cartonados em percalina encarnada, sendo um respeitante a Hespanha e outro ao estrangeiro.

O primeiro tem cerca de 2.500 paginas inserindo todos os nomes, moradas e profissões dos habitantes de todas as províncias, por ordem alphabetic a d'estas, das quaes, em cada folha intercalar, se dá uma boa carta topographica. Noutras secções separadas se encontra tudo que diz respeito a linhas de navegação interior e estrangeira em Hespanha, tarifas dos portos, valores publicos, pautas das alfandegas, tarifas de correios, telegraphos, caminhos de ferro, lei do sello, etc.

O outro tomo refere-se ao estrangeiro, compendiendo em 1.800 paginas tudo que se refere aos principaes estabelecimentos commerceaes, industriaes e agrícolas, profissões, serviços publicos, etc., de todo o mundo civilizado, em numero de 54 paizes, e contendo mais de 1.000.000 de moradas, as pautas das alfandegas, um diccionario geographic o de todas as povoações.

Dois livros utilissimos e de um preço pasmosamente economico, porque custam apenas, para o estrangeiro 18 pesetas, os dois, por assignatura ou 23 pesetas avulso, fóra portes.

Para o mandar vir ha porém que pedil-o sem capas, brochado, para evitar o pagamento de direitos que importam em 13100 réis.



## Vias ferreas do Japão

A primeira via ferrea construída no Japão foi a de Yokohama a Tokio, feita por conta do governo em 1872, e que mede 29 km.

Em 1882 a rede ferroviaria que era só do estado e por elle construída, media 183 km., tendo 47 locomotoras, 240 carruagens, 503 vagons e com um movimento de 5.977.321 passageiros e de 23.559 ton. de mercadorias.

Em 1903 a extensão total das linhas do estado e particulares é de 6.816 km. com 1.427 locomotoras, 4.864 carruagens, 21.505 vagons, transportando 111.211.208 passageiros e 14.409.752 toneladas de mercadorias.

O capital empregado ascendia a 325 milhões de *yens* ou uns 162.500 contos de réis.

Em 1882 os 183 km. em exploração deram 1.840.394 *yens* de receitas e 926.548 de despesas.

Em 1892 os 885 km. que se exploravam já deram 2.414.433 de saldo para o estado, havendo ainda o saldo de 2.659.496 *yens* proveniente de 2.124 km. de linhas particulares.

Na rede actual o estado tem 1.705 km.

Os transportes, principalmente os de passageiros, são muito baratos. Isto explica o grande movimento que ha neste trafego que corresponde a cerca de 60 por cento do trafego total.

A tarifa de bilhetes regula por 1,84 centavos (de *yen*), 9 réis da nossa moeda, por km. na 1.ª classe, 1,02 centavos, uns 5 réis na 2.ª, e menos de 2 réis na 3.ª classe.



## Novo tunel dos Alpes

Os montes mais elevados d'esta famosa cordilheira estão sendo todos os dias escallados e subjugados pelas vias ferreas de montanha, funiculares, de cremalheira ou electricas.

Mas não se dominam só assentando nas suas encostas os carros das linhas ferreas, furam-se tambem, transpassam-se de lado a lado.

Feito o primeiro tunel começou a pensar-se em outros, e agora mesmo, antes de estar completamente pronta a grande galeria do Simplão: andam já os italianos e os suíços a discutir novos planos de tuneis gigantescos.

Pretende-se crear uma via de comunicação entre a Suissa Oriental e a Italia.

Dois traçados havia que conciliavam mais adhesões: o de Splügen que ligaria directamente o cantão dos Grisões a Milão, e o da Greina que é mais comprido, atingindo o territorio de Tessino e que se ligaria á linha do Gothardo em Biarca, ao norte de Bellinzona.

Numa grande reunião realizada em Zurich foi preferido por grande maioria o traçado que penetra no monte Splügen ao do colo do Greina.

Este tunel seria inteiramente construído em territorio suíso.



## TRACÇÃO ELÉCTRICA

### Lisboa

A companhia dos ascensores vae adoptar a electricidade para a tracção da sua nova linha, que vae construir e cujo projecto já foi aprovado pela camara, do largo da Estrela a Campo de Ourique.

A linha segue pela rua de S. Luiz, Largo da Paschoa e S. João dos Bemcasados.

### Cuba

Foi inaugurada a linha electrica de *San Juan de Dios* em *Marinão* em *Habana*.

Sahe da praça d'aquelle nome percorre a rua de Cuba ligando com a linha de Santa Clara, vae ao molhe da Luz e até Chorrera d'onde sahe a nova linha para *Marinão*. Atravessa a enseada de Almendares numa ponte metallica girante.

### Locomotora electrica *Le Drac*

Está em serviço na linha ferrea da *Mure* do estado francês uma locomotora electrica *Le Drac* que parece satisfazer cabalmente ao seu fim, tanto sob o aspecto da flexibilidade nas curvas, como sob o da potencia, isolamento e rendimento.

Tem 12m.51 de comprimento e o peso de 50 ton. É alimentada por corrente continua a 2.400 voltios com distribuição trifilar.

Cada motor tem a potencia de 155 c.v. e o total da locomotora é de 500 c.v. sendo a tensão normal de 600 voltios e o consumo de 185 amperios.

No freio electrico os 4 motores, trabalham sobre resistências metálicas. Um freio mecanico actua em 4 eixos. Além d'estes freios ainda tem o freio de vacuo que actua nos mesmos eixos e nos demais do comboio.

Arrasta entre a estação de *La Motte des Bains* e a de

*La Motte d'Areillans* por uma rampa de 275 mm. com curvas de 100<sup>m</sup> um comboio de vagons varios com 110 ton. a subir e de 300 ton. na descida.

Tem como caracteristica principal o aproveitamento da corrente continua de alta tensão, 2.400 voltios em vez de 600, o que permite um dispendio d'energia de 185 amperios em vez de 700 e um conductor aéreo de secção reduzida.

#### Italia

Na linha *Milano-Varese-Porto-Ceresio* puzeram-se em serviço umas novas carruagens para passageiros, construidas em Milão, e com material electrico da casa americana Thompson Houston.

Todas as carruagens teem dois motores e dois *controleurs* combinados de modo que o conductor pôde pôr em movimento o motor da sua carruagem e actua nos motores das carruagens seguintes ligadas á propria. Esta disposição tem a vantagem de dar uma marcha mais regular e uniforme ao comboio, e a de dispensar manobras, pois que, pôde com a maior facilidade executar-se o movimento num sentido ou no sentido oposto.

#### Inglaterra

Terminaram os trabalhos da *electrificação*, (passe o novo termo) ou da transformação da tracção ordinaria em tracção electrica, d'um novo troço das linhas municipaes de Londres: o da linha de *Elephant e Castle* a *New Cross* e *Greenwich*, 10 milhas de via dupla.

Trata-se agora de electrificar a linha de *Kensington-Streatham* e outras mais pequenas, ao sul do Tamisa.

Pertencem a *South London Tramways Co.* que construirá tambem algumas de novo.

Adopta-se o sistema de canalização da corrente subterranea.

A *Lancashire e Yorkshire Ry.* tem muito adeantados os trabalhos para a electrificação da linha entre *Liverpool, Southport e Crossens* que comprehende 23 milhas. Os comboios terão duas carruagens de 1.<sup>a</sup> e duas de 3.<sup>a</sup> classe. Nestas vão 4 motores de 150 c.v. que serão alimentados pela corrente que passa num terceiro carril paralelo ao da linha ferrea. A corrente tem a tensão de 600 voltios. Ha 4 fontes secundarias situadas em *Birkdale, Seaforth, Sandhills e Formby* onde se transforma a corrente alternada de 7.500 voltios, gerada na fonte de Formby.

A linha tem carris de aço do peso de 78 lib. por jarda, assentes em isoladores.

## EXPOSIÇÕES

#### S. Luiz

Com tão grande area como a que tem o recinto onde se vai efectuar esta exposição, que é dupla da de Paris, necessário era pensar-se na construcção d'um tremvia que permita vencer rapidamente as distâncias sem grande fadiga.

Construe-se por isso um tremvia circular que mede 10 kilometros e deve custar 650.000 dollars.

E' de via dupla com a bitola normal de 1.4.

Na extensão de 2 kilometros a via é elevada, na resstante assenta directamente no solo. Na parte elevada a construcção é feita em torres de 3,60 metros quadrados á distancia de 12,6 que servem de apoio ás vigas longitudinaes.

Os carris são de aço pesando 32,5 kilogrammas por metro.

Nas curvas haverá contra-carris.

A inclinação não excede 3 por cento.

Haverá 47 comboios de 3 carruagens motoras que sahirão com intervallos de 2 minutos e 39 segundos. Passarão portanto em cada hora e por cada estação 23 comboios ou 69 carruagens com a velocidade média de 12,8 por hora o que exige 45 minutos para um circuito completo.

Os 5 veículos serão da casa St. Louis Car C., a mes-

ma que forneceu o material dos tremvias de Lisboa; 10 d'estas carruagens serão abertas.

A corrente electrica com a tensão de 550 voltios é fornecida pela fonte central do Palacio das Machinas, transmittida por um fio de cobre de 65 milímetros suspenso de postes de madeira á distancia de 30 metros no centro da via. O retorno da corrente faz-se pelos carris.

A signalização é automatica.

A linha fica dividida em secções que são protegidas pelos signaes. Ao sahir um comboio d'uma secção põe automaticamente o signal em via livre.

#### Milão — 1906

Esta exposição que ainda no numero passado annunciamos dever realizar-se em 1905, foi transferida para 1906, segundo comunicação oficial que acabamos de receber.

Novas dificuldades que surgiram retardando a conclusão dos trabalhos da abertura do Simplão, levaram a direcção da exposição a addia-la para o anno seguinte, para a fazer coincidir com a abertura da nova linha italo-suissa, que ella se propõe celebrar.

Agradecemos ao sr. vice-presidente da comissão executiva a comunicação especial que nos fez e a distincção com que considera o nosso jornal.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Material de dragagem.** — A administração dos caminhos de ferro do Estado, além do concurso limitado aberto para a aquisição de uma draga possante e dos respectivos batelões, adjudicou á empresa Hersent o fornecimento de duas barcaças de aço de 50<sup>m<sup>3</sup></sup> cada uma, com alçapões para a dragagem dos canaes da estação do Barreiro por 6:000\$000 réis.

**Pocinho a Miranda.** — Foi apresentado pela Direcção do Minho e Douro o projecto do primeiro lanço entre o Pocinho e Moncorvo na extensão de perto de 13 km. No proximo numero daremos noticia circumstanciada d'este projecto.

**Linha de Ponte de Sôr.** — Foi aprovado e mandado executar o projecto definitivo do primeiro lanço entre Evora e a Senhora da Graça do Divor com a extensão de 14 km.

**Estação do Porto A** — Continuam as obras de modificação d'esta estação. Começou-se a construir um novo caes coberto, vae ser assente a ponte avançada e foram encomendados 4 guindastes a vapor.

**Caixa de aposentações.** — Por decreto de 10 do corrente foram modificadas, com vantagem para o pessoal, algumas disposições do regulamento.

Assim aos chefes de secção de nomeação anterior a 31 de janeiro de 1901 foram tornadas extensivas as regalias concedidas aos inspectores e chefes de serviço.

Foi elevado a seis meses o periodo de abono de socorros na doença aos jornaleiros.

Formou-se a pensão de reforma dos jornaleiros independente da mudança de logar a que a falta de capacidade physica os obrigue com diminuição de salario, que não influe como até aqui na pensão de reforma.

Estas disposições são sobremodo beneficas para o pessoal.

**Plano da rede do centro.** — No dia 22 é discutido em sessão extraordinaria da Associação dos engenheiros civis o parecer da 1.<sup>a</sup> classe acerca do plano da rede complementar da zona central.

Segundo nos consta vae ser apresentado pelo ex.<sup>mo</sup> sr. ministro das obras publicas uma proposta de lei creando os recursos para a construcção d'essas linhas e coroando assim a sua bella obra de fomento pela viação acelerada com uma providencia de largo alcance.

**Carroagens automotrices.** — Foi aprovado o tipo d'estas carroagens e autorizada a aquisição de duas para experiência nas linhas do Sul e Sueste.

**Setil a Peniche** — A linha que faz parte do projecto da rede do centro entre estes dois pontos, por Cartaxo,

Cercal, Cadaval e Bombarral e com um ramal partindo do Cartaxo para a Nazareth por Rio Maior, Aleobaça e Cella, e outro de Rio Maior ligando com a linha do Oeste nas Caldas da Rainha, foi já requerida, ha dias, pelo sr. Alberto Nicolson Moore.

**Caldas á Foz** — Foi ordenado o inquerito administrativo para a concessão requerida pelo engenheiro nosso collaborador sr. Simão Valdez Trigueiros Martel e pelo sr. Guilherme Henrique de Sousa, de um caminho de ferro electrico, assente em leito proprio, ligando as Caldas da Rainha com a foz do Arelho.

**Valle do Vouga**. — Dizem os jornaes que os trabalhos da construcção d'esta linha foram encetados ha dias, e consta que vão tomar grande incremento.

**Guimarães a Fafe**. — E' digna dos maiores elogios a actividade que o sr. Soares Velloso, gerente da Companhia de Guimarães, tem desenvolvido para os trabalhos de construcção d'esta linha de tão valiosa importancia para aquella região.

As expropriações estão, na maior parte, quasi terminadas.

A secção entre a estrada real e Paçô encontra-se em activo serviço, tendo já começado o tunnel de Paçô; o do Serro está já em grande parte aberto.

Para a estação de Fareja foram cedidos pelo abastado proprietario e influente local, sr. Antonio Leite Peixoto, todos os terrenos necessarios, mostrando assim, este cavalheiro, o seu devotado empenho em conseguir para as povoações vizinhas todas as prosperidades possiveis.

Da ponte para Fafe, continuam igualmente os trabalhos com actividade, devendo ficar a linha em melhores condições de segurança e velocidade, devido ás variantes introduzidas no traçado.

**Quelimane**. — Já regressou a Lisboa, e logo confeccionou com o sr. ministro da marinha o sr. Ayres d'Ornellas, que foi a Londres tratar com a Companhia da Africa Central Ingleza sobre a ligação da sua linha com a nossa projectada de Quelimane.

Os resultados d'esta negociação foram muito animadores, aplanando-se todas as dificuldades para aquella combinação.

No dia 14 foi entregue pelo sr. Ornellas ao sr. ministro da marinha um relatorio circumstanciado do resultado das negociações com a «Chartered» e o sr. ministro prometeu dar, ainda esta semana, a sua opinião sobre o assumpto.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### HESPAÑA

Foi adquirida pela companhia *Minas Ferro Carril y Altos Hornos de Aragón* que teve o capital de 10 milhões de pesetas, a concessão da linha ferrea de *Tiergo e Morata*.

A companhia ingleza *The Morata Ry. Co.* adquiriu a via ferrea de *Morata* á praia de *Tarazuelos* com a obrigação de transportar os mineiros da Companhia mineira e da via ferrea de *Sierra Almonare* por uma tarifa estabelecida—12 a 9 centimos por ton. km.

As companhias ferroviarias responderam á consulta do ministro da fazenda acerca da reducção nas tarifas e da modificação no imposto de transito, propondo o abaixamento de 10 a 20 por cento segundo os percursos, ficando como estão nos trajectos inferiores a 25 km.

A companhia *Madrid a Zaragoza e Alicante* propôz o transportar em g. v. as hortaliças, fructas e mercadorias frescas, para que se facilite a exportação d'estes productos.

A companhias del Norte, *Madrid Zaragoza y Alicante*, *Madrid a Cáceres y Portugal*, *Oeste de España*, apresentaram ao ministerio das obras publicas uma nova tarifa de bilhetes para percursos kilometricos em troços de 1.800 a 12.000 com subdivisões de 200 em 200.

O menor percurso custará 148, 111 e 66 pesetas; o maior 590, 495 e 297 segundo as classes.

Com estes bilhetes pôde circular-se pelas linhas de quaisquer das compaahias indistinctamente. Poderão adherir posteriormente outras empresas.

Pôdem fazer uso d'estes bilhetes varias pessoas da mesma familia ou varias pessoas dependentes da mesma casa commercial ou industrial.

E' um melhoramento de grande importancia.

Foi aprovado o projecto da estação definitiva de *Tarragona* na linha de *Reus* da companhia dos caminhos de ferro do Norte.

Com a abertura á exploração do novo troço do caminho de ferro de *Durango* a *Elorrio* e de *Axpe* ha ja 12 km. em exploração.

### FRANÇA

Foi aberta á circulação em 1 do corrente a linha ferrea de interesse local de *Foulain* a *Nogent*—em *Bassigny*.

### ALLEMANHA

No primeiro de janeiro de 1902 as linhas allemãs mediam ao todo 52.710 km. Quem quizesse percorrel-as todas, caminhando durante 10 horas por dia, com a velocidade de 70 km. gastava 2 mezes e meio.

11.000 km. são linhas secundarias.

Tem portanto 9,4 km. de vias ferreas por 10.000 habitantes.

A média das viagens por habitante vae augmentando. Em 1891 era de 9 viagens e em 1901 foi de 15. A média do percurso é de 25 km.

O pessoal empregado nas linhas é um exercito de 500.000 pessoas, mais do que o exercito militar em pé de paz.

Devem ser inauguradas em 1904 645, km. de linhas ferreas.

A rede ferroviaria prussiana do estado terá no fim do corrente anno 33.952 km. de linhas com a bitola normal.

O comprimento total das linhas ferreas abertas ao tráego na Alemanha durante o anno de 1903 foi de 911 km.

### INGLATERRA

A *North Eastern Ry.* resolveu adoptar o systema de signalização electro-pneumatica *Westinghouse* na nova estação do *Paragon Street* a *Hall*.

Esta installação será a maior do Reino Unido e comparavel com a de Boston de S. Luiz. Comprehenderá duas guaritas com 153 apparelos de manobra.

### SUÍSSA

Em harmonia com a lei federal sobre a aquisição e exploração das vias ferreas por conta da confederação, de 15 de outubro de 1897, o conselho federal deliberou proceder ao resgate das linhas que constituem a rede do Gothardo.

### ITALIA

Diz a *Tribuna de Roma* que a sociedade promotora da industria e commercio em Turim celebrou uma importante reunião em que resolveu promover um concurso internacional para um projecto de via ferrea entre *Turim* e *Martigny* que satisfaça aos interesses de Turim, atraíndo a esta cidade a corrente de tráego internacional que vae da Europa ao Mediterraneo.

O velho edificio da estação de Genova, que é de madeira, illuminado a petroleo, vae ser substituido por uma bella construcção com todos os requisitos modernos.

### NATAL

Foi aberta ao tráego a linha ferrea de *Durban* a *Wryheid*, primeiro troço da rede destinada a servir a *Zululandia* da costa a *Middeburg* na linha de *Pretoria* a *Lourenço Marques* pelo valle de *Wryheid*, *Utrecht* e *Ermelo*.

### CEYLÃO

As vias ferreas d'esta ilha medem 386 milhas e meia, sendo 331 de bitola normal e 36 de bitola reduzida.

Foi ha pouco inaugurada a 3.ª secção da linha de *Colombo* a *Arvisacella*.

Em 1903 foram transportados 5 milhões e meio de passageiros e 518.757 ton. de mercadorias, sendo os produtos brutos de 8 milhões de rupias.

#### ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

Vê-se d'uma estatística oficial publicada ha pouco que nesta república ha 22.590 milhas de vias ferreas que tiveram em 1901 o movimento de 4.809.554.438 passageiros, o que dá para uma população de 76 milhões de habitantes, 63 viagens por habitante.

As receitas foram de 247.553.999 dol. que deixaram líquido 2.950.628 dol.

O capital em acções ascendia a 350.945.016 dol., e o numero de veículos em serviço 66.784.

## AUTOMOBILISMO

**Carreiras de Santarem** — Os srs. Georges Frechou e Carlos de Sousa Reis requereram a concessão, por 19 annos, para o transporte exclusivo de passageiros, bagagens e malas do correio entre Santarem, Almeirim, Alpiarça e Chamusca, tendo pessoal em todas as localidades para receber e entregar as malas que serão conduzidas de e para os comboios correios.

Este serviço será feito por automóveis alimentados a gazolina, do peso de 1.800 kilos, comportando a carga maxima de 1.400 kilos.

Estas carreiras poderão ser aumentadas desde que a affluencia de passageiros assim o reclame, obrigando-se, porém, a fazel-as sempre á chegada e partida de todos os rápidos e correios, dois mixtos da manhã e outros dois da tarde.

Com referencia aos preços, os concessionarios obrigam-se a conservar os que regulam as actuais carreiras de diligencias que são:

Santarem á estação do caminho de ferro, 100 réis; Almeirim, 200 réis; Alpiarça, 300 réis; Chamusca, 600 réis.

**Na Beira Alta** — Foi requerido ao ministerio das obras publicas pelos srs. Antonio Paes da Silva, proprietario, e Eduardo Fernandes, industrial, a concessão por 19 annos, do transporte exclusivo de passageiros, bagagens e malas do correio nesta província, ligando muitas das povoações da mesma com as linhas, dos caminhos de ferro do Douro, na estação de Peso da Regoa; do norte na estação de Estarreja, da Beira Alta nas estações de Santa Comba, Carregal, Cannas de Senhorim, Nellas, Mangualde, Gouveia, Fornos de Algodres e Celorico, e de Vizeu, nesta estação.

O serviço será feito por automóveis alimentados a gazolina.

As carreiras serão feitas á chegada e partida de todos os comboios correios e rápidos aumentando o serviço logo que a affluencia de passageiros o reclame. As horas de partida e chegada serão reguladas pelos horários dos comboios. Entre todas as povoações se estabelecerão carreiras, em harmonia com as exigencias públicas locaes.

A velocidade média dos automóveis será de 25 kilómetros á hora e a maxima de 30.

Os preços das carreiras actuais de diligencias nunca serão excedidos.

As carreiras serão diárias com paragem para entrada e saída de passageiros e troca de malas de correspondência em todas as localidades.

Em cada um dos pontos terminus haverá officinas para reparações e arrecadação.

Cada veículo levará armazenado o combustível necessário aos trajectos.

A condução das malas do correio será feita por 20 por cento menos que o preço da ultima arrematação.

**Na Ericeira** — O sr. Antonio da Costa Gaspar requereu ao ministerio das obras publicas para estabelecer carreiras de automóveis para transporte de passageiros e mercadorias entre a estação dos caminhos de ferro de Mafra e Ericeira e entre Cintra e Ericeira.

## Notas varias

**Um presente original.** — O presidente da república francesa acaba de receber a homenagem que anualmente lhe faz o «Argus de la Presse», o mais antigo escriptorio que coleciona os extractos dos jornais: dois álbuns de grandes dimensões, contendo os artigos, ilustrações e caricaturas que apareceram, referentes á sua personalidade, durante o anno.

A viagem na Argelia, na Tunizia, e á Inglaterra, a visita de Eduardo VII a França, os factos mais importantes do anno presidencial, ocupam uma larga parte de este trabalho.

Com a maior imparcialidade, o «Argus de la Presse», recolheu elogios e queixas de todos os países do mundo; é uma obra de documentação curiosa e sempre interessante.

**Calendario para 7 annos.** — A acreditada sapataria Coimbra & Companhia, situada na rua do Príncipe 124 e rua do Carmo 92-94 ofereceu-nos dois exemplares do seu mimoso calendario, uma placa da celuloide na qual, por um engenhosa combinação, se leem os dias da semana a que corresponde qualquer data desde 1903 até 1910.

Agradecemos.

## Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Transporte de tóros de pinho nacional, por descascar, procedentes da estação de Setil e da linha de Vendas Novas, com destino á estação de Alcantara-Mar, para exportação pela barra de Lisboa**

Desde 1 de março de 1904 são ampliados os preços especiais da alínea b) do § 2.º da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade, pela fórmula seguinte:

Da estação de Setil a Alcantara-Mar, 700 réis por tonelada; de quaisquer estações e apeadeiros desde Muge até Vendas Novas (inclusive) para Alcantara-Mar, 800 réis por tonelada.

A aplicação destes preços fica sujeita às condições da tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade e, em especial, ás da alínea b) do seu § 2.º

Lisboa, 25 de fevereiro de 1904.

**Carruagem directa de 1.ª classe entre Lisboa-Rocio, Mangualde e Guarda**

Desde o dia 12 do corrente mês, na composição dos comboios correios n.º 15, que sae de Lisboa-Rocio ás 9-30 da tarde, e n.º 8 que chega a Lisboa-Rocio ás 5-30 da manhã, entrará uma carregagem de 1.ª classe para o transporte directo de passageiros destinados ás estações da linha da Beira Alta ou d'ali procedentes, sem que tenham de sofrer trasbordo na estação de Pampilhosa.

**Serviço entre Lisboa-Rocio e Mangualde**

O serviço da carruagem directa é diário, tanto no sentido Lisboa-Rocio-Mangualde, como no sentido Mangualde-Lisboa-Rocio.

**Prolongamento d'este serviço entre Mangualde e Guarda**

As segundas, terças, quintas-feiras e sábados a referida carruagem seguirá de Mangualde a Guarda, regressando d'ali nos mesmos dias, sem trasbordo em Mangualde.

Lisboa, 10 de março de 1904.

## Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

**Leilão de predio e terrenos abaixo descriptos**

Em virtude de resolução da comissão executiva da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, verificar-se-ha no corrente mês de março, nos dias abaixo indicados, ao meio dia, perante a mesma comissão executiva, na estação de Lisboa-Rocio, os leilões do predio e terrenos que serão vendidos pelos maiores preços oferecidos sobre a base de licitação, reservando-se, porém, a Companhia o direito de não aceitar, mesmo a proposta mais vantajosa, se entender que ella pôde ser nociva aos seus interesses:

— na quarta feira, 16 —

Predio composto de caves e rez-do-chão situado na Rua das Tai-

pas n.º 4 a 12, e seu respectivo quintal com frente para a rua de Santo António da Glória.

Base de licitação, réis 6.000\$000

Terreno, talhão n.º 4, medindo 320<sup>m²</sup>,81, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhão n.º 10, medindo 165<sup>m²</sup>,75, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhão n.º 17, medindo 115<sup>m²</sup>,44, situado na rua das Taipas.

Bases das licitações d'estes terrenos 3\$600 réis por metro quadrado — na sexta feira, 18 —

Terreno, talhão n.º 13, medindo 65<sup>m²</sup>,18, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhão n.º 21, medindo 105<sup>m²</sup>,05, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhões n.ºs 23 e 24, medindo 378<sup>m²</sup>,05, situado na rua das Taipas.

Bases das licitações d'estes terrenos 3\$600 réis por metro quadrado

As plantas estão patentes no escriptorio do agente, 87 rua Aurea.

Todas as contribuições e demais encargos, serão a cargo do arrematante.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em 2 de março de 1904. O Presidente da comissão executiva, *Victorino Vaz Junior*.

#### Fornecimento de vidraça

No dia 4 de abril pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 43 caixas de vidraça.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias úteis, das 10 horas da manhã às 4 da tarde.

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

Lisboa 9 de março de 1904.

#### Caminhos de Ferro do Estado

##### Direcção do Minho e Douro

##### Cobertura metálica do cais de mercadorias do lado da Rua do Loureiro da estação central do Porto

Pelo presente se faz publico que no dia 5 do proximo mês de abril, pela uma hora da tarde, se ha-de proceder perante a direcção d'estes caminhos de ferro na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada da construção da cobertura metálica do cais de mercadorias do lado da Rua do Loureiro, na estação central do Porto.

As propostas deverão ser apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada directamente à direcção até as onze horas da manhã do dia fixado para o concurso, perdendo porém neste caso os propONENTES o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o cadero de encargos, bem como o respectivo projecto das obras, podem ser examinados em todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde na secretaria da direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, ou na do serviço de via e obras, em Campanhã, e na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, em Lisboa Largo de S. Roque, n.º 22. Porto, 4 de março de 1904.

A **TINTA ESMALTADA ROUTTAND** dá os melhores resultados na decoração das casas, casas de banho, cosinhas, theatros, casinos, caminhos de ferro, carros, automóveis, etc., etc.

A **TINTA ESMALTADA ROUTTAND** não estala e conserva o brilho e a rigidez da porcelana, e é d'um preço rasoavel.

Vende-se nas principaes drogarias de Lisboa.

**A. VINCENT — DEPOSITARIO**

**19, Largo do Camões, 1.º — LISBOA**

# HENSCHES & SOHN

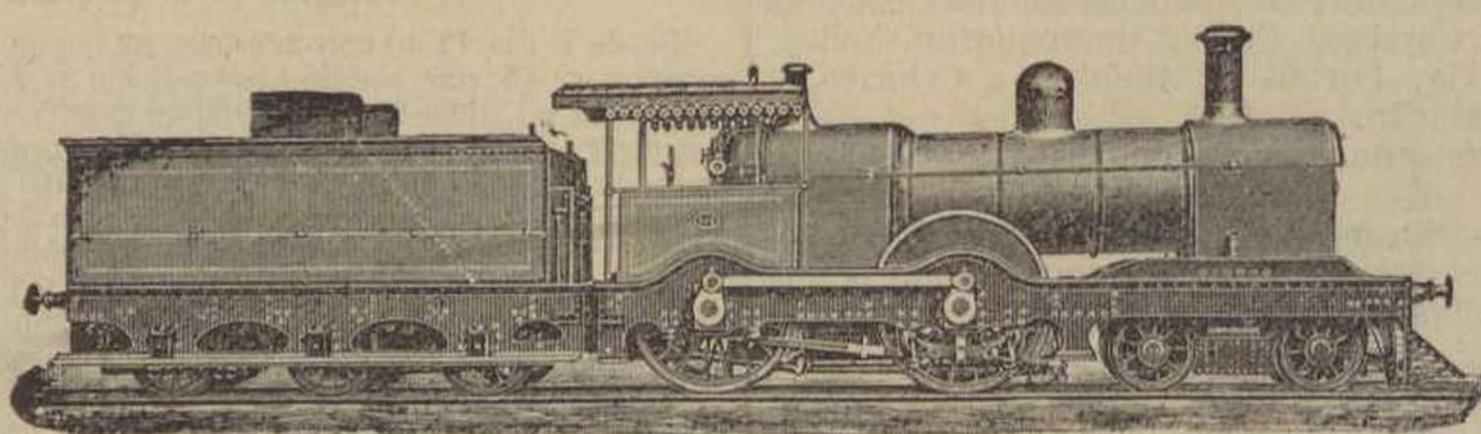
## CASSEL

(Allemanha)

CASA FUNDADA EM 1817

Officinas de construção para locomotivas, máquinas a vapor e caldeiras

Número de locomotivas construídas cerca de 6:800



Produção anual de 350 a 400 locomotivas

*Locomotiva-Express para o Estado Egypcio*

### LOCOMOTIVAS

Locomotivas para Caminhos de ferro de via normal, Caminhos de ferro económicos e Tramways

PEQUENAS LOCOMOTIVAS PARA USOS INDUSTRIAS, PLANTAÇÕES, ETC.

Caldeiras de sobresalente e todas as outras peças para locomotivas

### MACHINAS — FERRAMENTAS

Especialidade de prensas para porcas (sem desperdício de matéria produzindo cerca de 12.000 porcas em 10 horas)

REPRESENTANTES GERAES

**HENRY BURNAY & C.º — LISBOA**

# H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

## CALDEIRAS E CONSTRUCCÕES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de março de 1904

### COMPANHIA REAL

C. Sobre	Algés	C. Sodré
Partida	Chegada	Partida
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.
5-35 m.	6-4 m.	6-25 m.
6-15 m.	6-35 m.	6-35 m.
6-35 m.	6-42 m.	7-0 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-24 m.
7-20 m.	7-34 m.	7-45 m.
7-45 m.	8-4 m.	8-18 m.
8-5 m.	8-20 m.	8-3 m.
8-30 m.	8-44 m.	9-3 m.
8-55 m.	9-4 m.	9-18 m.
9-15 m.	9-34 m.	9-24 m.
9-35 m.	9-49 m.	9-31 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-5 m.
10-20 m.	10-31 m.	10-39 m.
10-5 m.	11-4 m.	11-15 m.
11-30 m.	11-49 m.	11-35 m.
11-55 m.	11-44 m.	12-0 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-25 t.
12-15 t.	12-31 t.	12-45 t.
12-35 t.	12-42 t.	1-5 t.
1-20 t.	1-14 t.	1-30 t.
1-45 t.	1-34 t.	1-58 t.
2-5 t.	2-4 t.	2-15 t.
2-30 t.	2-19 t.	2-35 t.
2-45 t.	2-41 t.	3-0 t.
2-50 t.	3-4 t.	3-28 t.
3-15 t.	3-34 t.	3-45 t.
4-0 t.	4-49 t.	4-5 t.
4-20 t.	4-44 t.	4-30 t.
4-45 t.	4-37 t.	4-45 t.
5-5 t.	5-4 t.	5-8 t.
5-30 t.	5-19 t.	5-23 t.
5-50 t.	5-14 t.	6-0 t.
6-15 t.	6-34 t.	6-23 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-0 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-24 t.
7-20 t.	7-44 t.	7-30 t.
7-45 t.	8-4 t.	8-8 t.
8-5 t.	8-19 t.	8-15 t.
8-30 t.	8-44 t.	8-35 t.
8-50 t.	9-4 t.	9-0 t.
9-35 t.	9-34 t.	9-45 t.
10-0 t.	9-49 t.	10-5 t.
10-45 t.	10-14 t.	10-33 t.
11-30 t.	11-4 t.	10-48 t.
12-30 t.	11-44 t.	11-35 t.
	12-48 t.	12-23 t.
		12-38 t.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré
8-5 m.	8-33 m.	8-30 m.
12-30 t.	1-3 t.	—

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-24 m.
9-15 m.	9-47 m.	8-47 m.
10-40 m.	a 8-25 m.	9-2 m.
10-45 m.	10-28 m.	10-2 t.
11-50 m.	10-47 m.	10-32 m.
12-15 t.	10-48 m.	11-54 m.
1-40 t.	a 11-25 m.	12-2 t.
1-45 t.	1-27 t.	1-28 t.
2-30 t.	2-48 t.	2-51 t.
3-45 t.	a 2-25 t.	3-2 t.
4-40 t.	3-48 t.	4-24 t.
5-45 t.	a 3-35 t.	4-32 t.
6-40 t.	4-48 t.	5-34 t.
6-45 t.	6-47 t.	5-25 t.
7-40 t.	7-20 t.	6-18 t.
7-45 t.	8-17 t.	6-53 t.
8-45 t.	8-50 t.	7-32 t.
9-45 t.	9-40 t.	8-53 t.
10-40 t.	10-20 t.	9-48 t.
10-42 t.	11-17 t.	10-24 t.
11-25 t.	11-50 t.	11-55 t.
	12-15 t.	10-48 t.
	a 11-25 t.	11-54 t.
		12-2 t.

Todos param em P. Arcos excepto os a

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.
3-35 t.	4-6 t.	4-30 t.
7-50 t.	8-41 n.	8-30 n.
9-37 n.	10-8 n.	10-40 n.

### Lisboa-Rocio Cintra Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

6-25 m.	7-27 m.	5-10 m.	6-8 m.
7-20 m.	8-26 m.	6-10 m.	7-39 m.
9-15 m.	11-6 m.	7-46 m.	8-44 m.
10-10 m.	11-15 m.	9-2 m.	9-55 m.
12-10 t.	14-45 t.	11-0 m.	11-51 m.
	2-41 t.	3-16 t.	1-0 t.
	4-44 t.	5-43 t.	4-0 t.
	5-40 t.	6-43 t.	5-0 t.
	6-39 t.	7-40 t.	6-0 t.
	8-10 n.	9-46 n.	7-0 t.
	10-35 n.	11-49 n.	9-0 n.
	12-20 t.	1-22 n.	1-55 n.

### Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

8-0 m.	8-14 m.	9-30 m.	10-14 m.
9-21 m.	10-8 m.	10-30 m.	11-14 m.
11-15 m.	12-9 t.	12-30 t.	1-14 t.
12-25 t.	1-9 t.	2-50 t.	2-33 t.
1-30 t.	2-14 t.	3-50 t.	3-34 t.
3-17 t.	4-31 t.	6-0 t.	6-44 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-35 t.	8-39 t.
8-0 n.	8-14 n.	9-25 n.	10-9 n.
9-43 n.	10-29 n.	10-40 n.	11-21 n.

### Lisboa-Rocio Povoa Lisboa-Rocio

Partida Chegada Partida Chegada

6-15 m.	7-13 m.	7-30 m.	8-28 m.
7-0 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.
5-0 t.	7-14 t.	6-10 t.	7-38 t.
10-56 n.	12-19 n.	8-0 n.	9-21 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 t.	10-50 m.	1-20 t.	3-5 t.
9-37 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.	9-49 n.	11-18 n.
---------	---------	---------	----------

### Lisboa Entroncamento Lisboa</



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 28 de Março sahirá o paquete **Magdalena** para  
**Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

Os vapores teem magnificas accommodações 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.º — R. dos Capelistas, 31, 1.º  
No Porto: — Tait, Rumey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.º

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Alicante** (não toma carga), vapor frances **Saint Mathieu**. Sahirá a 20 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Antwerpia** e Bremen, vap. allemão **Halle**. Sahirá a 16 de março. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Barcelona**, Tarragona, Cette e Marselha, vap. frances **Saint Jacques**. Sahirá a 26 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bordeos**, vapor frances **Cordillere**. Sahirá a 16 de março. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona e Filipinas, vapor hespanhol **Antonio Lopez**. Sahirá a 16 ou 17 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. frances **Amazona**. Sahirá a 21 de março. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Dakar**, Lourenço Marques e Beira, vap. frances **Caravellas**. Sahirá a 24 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.º



**Glascow**, vap. inglez **Baron Huntly**. Espera-se a 19 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Havre**, Anvers e Hamburgo, vapor allemão **Patagonia**. Sahirá a 24 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Liverpool**, vapor hespanhol **Isla de P. nay**. Sahirá a 22 ou 23 de março. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



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



**Montevideo**, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Entre-rios**. Sahirá a 28 de março. Agentes, E. George, Succes, Rua da Prata, 8, 2.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 17 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



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



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Guahyba**. Sahirá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pernambuco** e Parahyba do Norte (Cabello), vapor inglez **Capela**. Sahirá a 25 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**Saint Nazaire** e Liverpool, vapor inglez **Augustine**. Sahirá a 19 de março. Agentes, Garland Laidley & C.º, Rua do Alecrim, 10, 1.º



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, St.º António do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguez **S. Thomé**. Sahirá a 22 de março. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Zaire**. Sahirá a 1 de abril. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85.



**S. Vicente**, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Orita**. Espera-se a 23 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Teneriffe**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Magdalena**. Sahirá a 28 de março. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



**Vigo**, La Palice e Liverpool, vapor inglez **Panama**. Espera-se a 25 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º

## THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED

(Concessionaria do governo)

153, RUA DA CONCEIÇÃO, 1.º

A Companhia faz sciente ao publico que está prompta a estabelecer communicações telephonicas da Rêde Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvalação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), nos preços da tabella que ultimamente foi aprovada pelo Governo e que são: Distância até 1 000 metros, 20 500 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada conversação de 5 minutos.

A distancia é contada entre a estação mais proxima e a residência do subscriptor. A subcrição é anual. Acrescenta-se a taxa de instalação de 15 800 réis, que é paga por uma só vez. As tarifas para residencias particulares acham-se reduzidas, para toda a area dentro da nova circumvalação, a 33 575 réis até 1.500 metros, contados da estação central mais proxima, com um pequeno aumento por cada 500 metros adicionaes. A Companhia está prompta a estabelecer estações centrais em qualquer localidade desde que hajam subscriptores sufficientes.

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARS, 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 de Portugal.