

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

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 | Paginas |
| NAVEGAÇÃO PARA O BRAZIL, por O. S. | 97 |
| PART. OFFICIAL — Decretos de 11 de fevereiro e 10 de março e portarias de 19 de fevereiro e 10 de março do Minist.º das Obras Publicas | 99 |
| TARIFAS DE TRANSPORTE | 100 |
| O NOSSO BRINDE | 101 |
| NOTAS DE VIAGEM — XVIII — Porque não fui a Macau — A casa do infão — De Shanghai a Nagasaki — Os vendedores e o embarque do carvão — Um grande paiz de cousas pequenas | 102 |
| PART. F. NANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes | 103 a 105 |
| A CONSTRUÇÃO DA LINHA DE VENDAS NOVAS | 106 |
| PUBLICAÇÕES RECEBIDAS | 106 |
| VIAS FERREAS DO JAPÃO | 106 |
| NOVO TUNEL DOS ALPES | 106 |
| TRACÇÃO ELECTRICA | 106 |
| EXPOSIÇÕES | 107 |
| LINHAS PORTUGUEZAS — Material de dragagem — Pocinho a Miranda — Linha de Ponte Sôr — Estação do Porto A — Caixa de aposentações — Plano da rede do centro — Carruagens automotrices — Setil a Peniche — Caldas á Foz — Valle do Vouga — Guimarães a Fafe — Quelhaene | 107 |
| LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Alemanha — Inglaterra — Suissa — Italia — Natal — Ceylão — Estados Unidos | 108 |
| AUTOMOBILISMO | 109 |
| NOTAS VARIAS | 109 |
| AVISOS DE SERVICO | 109 |
| ARREMAÇÕES | 109 |
| HORARIO DOS COMBOIOS | 111 |
| VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA | 112 |

Relatorio

SOBRE CAMINHOS DE FERRO

O relatorio apresentado na sessão de 11 da Camara dos deputados pelo Ex.º ministro das obras publicas, que nelle dá conta do uso da auctorização conferida ao Governo pela carta de lei de 1 de julho de 1903 é um documento notavel quer pela copia d'esclarecimentos prestados ácerca de tão importante assumpto quer pelas demonstrações de louvavel actividade ultimamente desenvolvida em contrucções 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 emprestimo 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 preparatorios da execução do plano delineado e de propôr, em harmonia com os preceitos da sua lei organica, as operações de credito possiveis e convenientes.

No seu proficiente parecer aquella corporação passou em revista as obras complementares necessarias.

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 annos seguintes, provendo á exploração de novos troços.

Das linhas a construir foi dada a primasia 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 Livração a Cavez e da circumvalação do Porto.

Seriam umas concluidas, e de outras construida a extensão compativel com os recursos disponiveis.

Juntando a essas obras a quantia de 500:000\$000 réis para estradas de acesso das estações, calculou o conselho que se poderiam despendar, trabalhando activamente durante cinco annos, 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 indispensaveis operações de credito.

Não seria, porém, conveniente, effectuar desde já um emprestimo que abrangesse a totalidade das quantias necessarias.

Propoz por isso o conselho que se realizasse uma operação na importancia de 3.000:000\$000 réis, dividida em duas séries, que permitiria effectuar, até fins de 1905, os trabalhos mais urgentes, e representada pela emissão de obrigações de 4 1/2 por cento, amortizaveis 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 á Junta do Credito Publico as quantias necessarias para o serviço dos emprestimos.

De accordo com tão judicioso alvitre resolveu o Governo pedir propostas ás principaes casas bancarias para um emprestimo, de 1.500:000\$000 réis, deixando-lhes a liberdade de proporem o typo das obrigações, que seria naturalmente accomodado ás tendencias do mercado, e perguntando se se responsabilizavam por 2.ª série de obrigações de igual importancia emittida em 1904-1905.

Accordou-se em que os trabalhos preparatorios do emprestimo cuja realização incumbe ao Ministerio da Fazenda, corresse 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 semestraes e o periodo de amortização de sessenta e cinco annos, sendo a annuidade de 94:179\$550 réis.

Defferiam 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, attingia 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 typo de 4 1/2 por cento que o conselho de administração indicara e que é o da maior parte dos titulos similares no paiz.

Foi tambem reduzido a sessenta annos o limite do prazo de amortização.

Receberam-se duas propostas no dia 19 de agosto.

A da Companhia dos Tabacos, que não fôra convidada e á qual a casa H. Burnay & C.ª 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 effectivos.

A companhia declarava não tomar desde logo compromisso

acérca da 2.ª série, para a qual faria, porém, opportunamente proposta, se as circumstancias o permittirem.

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

Pedida aclairação 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 emprestimo externo e subdividia-se em duas, relativa a primeira a 16.000 obrigações de 500 francos de $4\frac{1}{2}$ por cento, tomadas a 449 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 $5\frac{1}{4}$ por cento para a proposta da companhia, $5\frac{1}{3}$ por cento para as obrigações de $4\frac{1}{2}$ por cento da casa Fonseca, Santos & Vianna e 5,06 por cento para os de 4 por cento.

A proposta mais favoravel era esta ultima, que, para mais, abria um vasto mercado externo ás obrigações de caminhos de ferro, papel que é nelle apreciado.

Differia, porém, do typo 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 effectos juridicos 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 fóra do trafego e o augmento 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 anticipar 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 necessario 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 emprestimo, quer sobre a legitimidade de uma proposta que não fóra determinada por convite directo, ouvindo-se ácerca 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 organica, a necessaria capacidade juridica para contractar o emprestimo; que da limitação da sua existencia legal a um prazo inferior ao da amortização do emprestimo nenhuma impossibilidade de o contractar derivava, pois o compromisso da companhia lindava com a entrega da ultima prestação do capital dentro do actual anno economico, subsistindo apenas o do governo para com quaesquer 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 aclairações que lhe fóra dirigida, declarou que renunciava á garantia hypothecaria, acceitando a consignação do fundo especial, comtanto que 40 por cento das respectivas receitas annuaes ficassem sempre livres de encargos de emprestimos 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 mezes que precederam a entrega dos titulos, inferior: a 96 por cento a cotação da renda franceza, então a 98, e a 60 por cento a da divida externa portugueza, então a 62.

Mantinha a opção para as 3 séries seguintes, offerecendo 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 offereceu-se para tomar a segunda série em 1904-1905 nas mesmas condições da primeira, se o governo quizesse. Não ultrapassaria este, acceitando a offerta, os limites traçados no programma do concurso, em que, além da proposta para o emprestimo de 1.500.000\$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 emprestimo, 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 vae abrir mercado.

A circumstancia de se basear a proposta mais favoravel da casa

Fonseca, Santos & Vianna na emissão de obrigações de typo diverso do que no concurso fóra 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, restando decidir se o contracto devia abranger duas séries, ou ser limitado a uma. Qualquer das duas soluções estava de accordo com o programma do concurso e era acceita 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 fóra proposto.

A cotação de outros titulos internos, que não teem as garantias especiaes inherentes ás obrigações que vão ser criadas, permittia porém esperar que mais tarde se possam obter com o menor encargo recursos, que só em 1905 são necessarios. Resolveu pois o Governo acceitar 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 offerecido, que não podia aliás ser-lhe imposta, e por isso resolveu o Governo limitar a operação á primeira série, conforme a proposta primitiva, depois das indispensaveis 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 emprestimo.

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 egualdade de condições com outras entidades que sejam ouvidas.

A clausula que respeita a absoluta isenção de impostos ou deducções assegurada aos titulos do emprestimo não podia ter outra redacção que restringisse a latitude 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, conscio de que iniciava em bons termos as operações de credito necessarias para o desenvolvimento da viação accelerada.

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

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

Termina o relatorio com a seguinte resenha dos trabalhos empreendidos.

Estremoz a Villa Viçosa. — Está já em construcção entre a actual estação de Estremoz e a de Borba, tendo sido as terraplenagens e obras de arte divididas em seis empreitadas, já adjudicadas, cujos importancias sommam 78:966\$000 réis.

Vão ser adquiridos os carris necessarios.

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

O orçamento total do lanço, que não será attingido é de 299:000\$000 réis.

Regoa a Chaves e á fronteira. — Estão adjudicadas e em construcção as terraplenagens e obras de arte, da Regoa a Villa Real, na extensão de 24 kilometros, sommando a importancia das seis empreitadas em que foram divididas 175:940\$000 réis.

Vão ser adquiridos os carris e o material circulante indispensavel 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 offereciam sérias difficuldades, constituidos um pelo prolongamento através da cidade de Setubal desde a estação actual até a margem do Sado, o outro pela travessia do esteiro de Marateca, reconhecida exequivel em boas condições. Póde-se pois tornar effectiva a disposição da lei, que deu Setubal por ponto obrigado á linha do Sado, como convém.

Está approvedo 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 camara de Setubal baseado no projecto que esta está elaborando de rectificação da margem junto da nova estação.

Estão adeantados os estudos de Setubal 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 conveniências 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 lanços até Marateca.

Pocinho a Miranda. — Deu-se começo á construcção da ponte para estrada e caminho de ferro, contractada nos termos do decreto de 3 de dezembro de 1901, em obediência 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 13 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 approvedo o projecto definitivo do 1.º lanço, de Evora á Senhora da Graça de Divor, orgado em 142:870\$ réis, e cuja infraestrutura vae ser posta a concurso.

Livração a Cavez. — Limitei-me a mandar elaborar o projecto, aguardando recursos para a construcção.

Linha do Guadiana. — Mandeí 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 opportunamente 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 Alentejo. — Vae ser estudada opportunamente.

Prolongamento do ramal da Alfandega 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 1 de julho ultimo.

Estação Central do Porto. — Está adeantada a construcção do caes coberto de mercadorias e das plataformas e começou-se a do edificio 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 autorizados os lanços das estações de Aregos e Ermida á estrada real n.º 34 na importancia de 21:100\$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 mezes do presente exercicio réis 302:154\$659.

O custo total dos lanços 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 á Senhora da Graça de Divor | 14 | 143:000\$000 |
| Total | 83 | 1.417:000\$000 |

A esta quantia necessaria para a construcção dos lanços 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 emprestimo, em dois annos | 168:000\$000 |
| | 2.252:000\$000 |

Juntando a esta somma a precedente, attinge-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 decorrem 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 1.300:000\$000 réis da 2.ª série do emprestimo, que deve ser emitida no anno economico proximo futuro, perfazem 4.360:000\$000 réis, havendo pois recursos para auctorizar a construcção de novos lanços.

Quando por circumstancias imprevistas se demorasse essa emissão, o systema de construcção por pequenos troços a partir das linhas exploradas e por empreitadas parciaes seguido para a infraestrutura, 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 systema, 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 comprometido.

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 Paçõ-Vieira, que deixa brilhantemente assignalada 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 delinear 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 Leixões e de Lisboa e os da republica brasileira.

Já em tempo annunciámos 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 benções ao projecto, apezar da uniformidade com que todos os oradores opposicionistas 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 suggerir um combate vehemente e nutrido, succedendo portanto a esse projecto que todos achavam sympathico o mesmo que succede 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 aclamação nas côrtes 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 oppor-tunidade.

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 elo-quente. 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 passa-geiros seguem as malas postaes.

Disse um economista a proposito dos fretes, que elles constituíam a exportação invisivel. São os parasitas da exportação dos paizes que teem de soccorrer-se á navegação estrangeira para o transporte dos seus produ-clos.

Nos transportes maritimos este facto tem maior im-portancia do que nos terrestres. Uma via ferrea, embora os capitaes 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 trafego. 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 politico, 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 necessario para o bem do paiz crear-se esta carreira. Sabe-se que sem garantia de juro não é facil attrahir os capitaes precisos para tamanha empresa. Conhece-se a conveniencia de que os capitaes sejam por-tuguezes. Diz-nos a experiencia que os antigos navega-dores, 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 es-tado, subvenção kilometrica, garantia de juro, etc.

Faça-se o mesmo á navegação. Estabeleça-se o orça-mento da despesa na aquisição dos barcos—equivalen-te á construcção da via e á aquisição do material cir-culante. Calcule-se o custo das carreiras — a despesa da exploração. Verifique-se qual o desequilibrio provavel ou a differença entre as despesas e as receitas brutas. Fei-to isto, estabeleça-se a garantia de juro do capital in-vertido nesta applicação.

Dir-se-ha que foi assim que se procedeu, mas não é exacto porque se estabeleceu um limite minimo e a ga-rantia 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 in-teresse da companhia a levaria a dispensar a garantia augmentando o lucro que permittisse augmentar 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 fórme 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 inercia em que esta-vamos, fazendo viver e prosperar companhias de nave-gação 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 fer-ro 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 approved por portaria de 3 de outubro de 1903, seja declarada a urgencia da expropriação de nove par-cellas de terreno preciso para a referida construcção, todas situa-das na freguezia de S. Sebastião da mesma cidade a saber:

1.^a Medindo 22^m7,26 de terreno de quintal pertencente a Ma-noel 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.^a 30^m8 de casa e 18^m4 de quintal, da propriedade de Fran-cisco Antonio Fernandes, de Setubal, sita na rua de Traz dos Co-bertos, 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.^a 59^m07 de casa e 23^m5 de telheiro da propriedade pertencente a D. Anna Soares Pires Parrelha, solteira, menor, filha de Casimiro Maria Parrelha Soares, já fallecido, 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 Olivei-ra e do poente com a rua de Traz dos Cobertos.

4.^a 43^m7 de casa e 21^m35 de terreno exterior da propriedade pertencente ao capitão João Antonio da Costa Leal, de Setubal, sita 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.^a 33^m2 de casa pertencente a Augusto Julio, de Setubal, sita 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.^a 4^m90 de casa pertencente a João Maria Sebastião de Carva-lho, de Setubal, sita na travessa da Fantaria, da mesma cidade, a partir do nascente com os herdeiros de João Maria Paulo, do poen-te com Augusto Julio, do norte com D. Maria Simal e do sul com a travessa da Fantaria.

7.^a 61^m32 de casa que Venancio Olimpíio Ferreira Torres, de Setubal, possue na Travessa da Fantaria, da mesma cidade, a par-tir 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.^a 55^m12 de casa pertencente a D. Emilia Augusta Cardeal Mendes, de Setubal, sita na travessa das Fontainhas, da mesma cidade, a partir do nascente com esta travessa, do poente com Francisco Olimpíio Ferreira Torres, do norte com a travessa da Fantaria e do sul com a Avenida Todi.

9.^a 6^m82 de casa pertencente á massa fallida Grille, sita na tra-vezza 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 comprehendi-das nas disposições do artigo 2.^o da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Su-perior 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. Pago, 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 experiencia 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 pratica para que tão benéfica instituição preste todos os serviços de que é susceptível.

Assim é justo dilatar o prazo pelo qual pôde ser concedido subsidio na doença ao pessoal jornaleiro, elevando-o a seis mezes, 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 funcções, podendo todavia desempenhar serviço mais sedentario ou menos violento, a que corresponde menor salario, como os assentadores, que passam a guardas.

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

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

O citado regulamento, no intento de facilitar sem violencia a renovação do pessoal graduado, estabeleceu no artigo 74.º condições especiaes de aposentação para os chefes de serviço e inspectores que á 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 conveniencia do serviço devê ser applicado aquelle artigo em que estão implicitamente contidos, mas convindo pois tornar-lhes explicitamente extensivas as suas disposições.

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

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, 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 Publicas, Commercio e Industria:

Hei por bem decretar o seguinte:

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

Art. 2.º O salario dos jornaleiros com mais de vinte annos de serviço, que pela sua incapacidade physica passem a desempenhar serviço a que corresponda menor salario, será considerado como não tendo soffrido alteração, unicamente para os effeitos do computo da quota da Caixa de Aposentações e Socorros e da pensão de reforma ou de sobrevivencia, quando haja de ser concedida.

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

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

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas Repartição de Obras Publicas

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

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

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, Vianna e Caminha pôde, por esta tarifa, tomar bilhete para esta ultima estação, valido por 3 dias, ficando um em Barcellos, outro em Vianna e tendo tempo para vir a Caminha e regressar ao Porto, no terceiro dia.

Ha tambem a faculdade de ampliação do praso 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 fôrma a ficarmos certos de que o que promettemos o cumpriremos 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 desagradavel isso nos seria, se a tal fôssemos forçados.

Quem comparar o mappa de França que demos 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 necessario manter a escala ascendente, e mais difficil isso se tornava porque, estando naturalmente indicado que a carta deveria ser da Allemanha ou da Austria, difficil 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 fôrma a corresponder aos nossos desejos.

Hoje podemos annunciar que está resolvido o problema, e não é por vaidade propria que pedimos aos leitores que pensem um momento em quantas difficuldades vencemos e que sacrificios 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 côres, 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 provincias, indicação de cidades, villas e povoações importantes.

O mappa mede 1^m,15 de largura por 0^m,85 de altura, em excellente 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 ha 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 **PREÇO DUPLO** do que lhes corresponde na sua assignatura.

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 ver 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 ver 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 chinesa, 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 península 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 estullicia.

Depois a viagem fôra até ali tão bem, tão feliz, tão exactamente a tinha 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 entrê a grande nação amarella, «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 *imperfecto*.

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 quaesquer 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 quaesquer *croquis* ou photographias seria fallar-lhes 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 francezas, allemãs, inglezas, americanas e japonezas.

Os preços regulam os mesmos, 80 dollars ou uns 405000 réis por passageiro

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

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 avistam, a espaços, alguns vapores que cruzam com o nosso; no terceiro dia acordamos fundeados em Nagasaky, 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 ver, 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 japonéz.

Caixinhas, botões, molduras, photographias, medalhas, espelhos, fosforos, albuns, fosforeiras, boquilhas, toda a bijutaria e quinquilharia de todos os preços nos é offerecida, 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 exhibe 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 mechanica, 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, envergassem 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 espectaculos 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 vozeria 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 quaesquer 3 ou 4 yens¹ tem-se um guia, que é indispensavel para nos levar a ver os principaes pontos interessantes de Nagasaki.

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

¹ A moeda japoneza é o *yen*, equivalente a mais de 4 dollar, correspondendo a uns 570 réis portuguezes, ao cambio da occasião. A libra ingleza que valia então em Lisboa 53580 valia no Japão 9 yens e 60 centavos ou *sens* o que nos dá a equivalencia do *yen* a 570 réis.

viajante 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 á primeira paragem e encontramos que tudo é pequeno, baixo, acanhado.

Os edificios, compostos de lojas exiguas, 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 miudadas e olhinhos de gata, são proporcionaes ás casas.

Os arbustos, áparte o alto bambu que fórma 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 fôrma, na continuação do viver do Japão vamos apreciando a preocupação d'este povo em tornar tudo pequeno, leve, dobravel, de maneira a poder ser mettido em caixinhas, que ao vêr as grandes locomotivas que rebocam os grandes comboios que percorrem todo o paiz, bem imaginamos quanto pesar o japonês sentirá em não poder dobral-as, empacotal-as de fôrma a guardal-as em qualquer pequenino esrinio de tampa axaroadada.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Balancete de 29 de Fevereiro de 1904

| Activo | |
|--|-----------------------|
| Capital empregado: | |
| Construção até Guimarães..... | 826:528\$354 |
| Prolongamento de Guimarães a Fafe | 84:687\$567 |
| 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 séde) de 1904... | 194\$125 |
| " " " " 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 | 9:447\$385 |
| Caixa..... | 808\$402 |
| | 1.100:713\$159 |

| Passivo | |
|--|-----------------------|
| Capital: | |
| Accções..... | 300:000\$000 |
| Obrigações..... | 535:590\$000 |
| Prolongamento—Conta de credito... | 77:000\$000 |
| Accionistas, seus credits..... | 115\$500 |
| Por effeitos depositados e de cauções... | 18:390\$000 |
| Depositos e fianças..... | 7:228\$515 |
| Contas em liquidiação..... | 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 |
| | 1.100:713\$159 |

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 uteis, 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 *Diario do Governo* de 19 do mesmo mez 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 annuidade 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 12.º e 13.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 diante, o pagamento do dividendo só se effectua 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 Ascensão 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 alíneas 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 232.325—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
—268.393—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 287.534—288.941
—290.951 a 290.963—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—304.916 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 Título 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—19 381—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 a 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—31 581 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 44.949—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 81.754—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 131 694—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—195.97 a 195 919—201 621 a 201 624—201.637 a 201.640
—206 160—206 161—206.307—206.311—212.158 a 212 238—213 308
—213 309—219.855—219.856—220.270 a 220.276—221.236 a 221.240
—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—354.185—354.486—354 895 a 354.898—355 389
a 355 392—356.187 a 356 199—361.395 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.

(Continúa).

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 economico, foi o protesto unanime de todo o paiz, na segunda feira 14, contra as medidas de fazenda.

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

Quer dizer que entraram nella, pelo menos na tacita concórdancia de ideias encerrando os estabelecimentos, os proprios que pertencem d'alma e coração ao partido governamental, que são, sem duvida, muitos, mas que acima das suas sympathias pessoas 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 partidario ou por descrença de que protestos pacíficos valham, esses posaram taípaes por não quererem destacar-se do consenso geral. O caso é que se pôde dizer afoitamente 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 teima em se conservar no poder e insiste com o parlamento, onde, todos o sabem, tem maioria por elle fabricada, que lhe seguirá as instrucções, 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 pacifica acquiescencia, parece-nos ver muita côr de roza no horizonte cinzento.

Áparte 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 systema de governar lançando impostos, e a atmosfera que rodeia os ministros é viciada de mais de partidario para que nella se respire resfolegadamente.

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 divida externa, que mereceu sempre as attensões dos capitalistas.

As accções do Banco de Portugal, Commercial, Acores e Ultramarino, tiveram sempre compradores que absorveram o papel que veio 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 veio ao mercado que o grupo já sobrecarregado com uma grande quantidade, tem tido alguma dificuldade em o elevar acima de 485000 réis. As procuras elevadas que se teem feito pouco ou nada dizem, porque o encargo não é superior a 605000 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... | 5 1/2 % |
| Paris 90 d v..... | 668 | 669 | No mercado... | 6 % |
| » cheque..... | 673 | 675 | Cambio do Brazil... | 12 1/16 |
| Berlim 90 d/v.... | 268 | 270 | Premio da libra... | 15090 |
| » cheque... | 275 | 276 | e | |
| Francfort 90 d.v. | 268 1/2 | 370 1/2 | | 15110 |
| » cheque... | 267 1/2 | 276 1/2 | | |
| Madrid cheque... | 800 | 810 | | |

A construção da linha de Vendas Novas

Foi este o assumpto da conferencia que o distincto 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 notavel trabalho porque a descripção d'esta construção já aqui foi feita pelo proprio engenheiro director da construção que nos honramos de ter como assiduo collaborador do nosso jornal.

Publicações recebidas

Anuario de la Exportación. — Foram-nos offerecidos 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 Allemanha, 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 provincias, por ordem alphabetica 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, compendiando em 1.800 paginas tudo que se refere aos principaes estabelecimentos commerciaes, industriaes e agricolas, 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 dictionario geographico 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 construida 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 construida, 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, traspagam-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 suissos 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 Splugen que ligaria directamente o cantão dos Gri-soes a Milão, e o da Greina que é mais comprido, attin-gindo o territorio de Tessino e que se ligaria á linha do Gothardo em Biarca, ao norte de Bellinzone.

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

Este tunel seria inteiramente construido em territorio suiso.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

A companhia dos ascensores vae adoptar a electricidade para a tracção da sua nova linha, que vae construir e cujo projecto já foi approvedo pela camara, do largo da Estrella 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 liga 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 francez 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 12^m,51 de comprimento e o peso de 50 ton. E' 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 resistencias metallicas. Um freio mechanico 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'Arceillans por uma rampa de 275 mm. com curvas de 100^m um comboio de vagonos varios com 110 ton. a subir e de 300 ton. na descida.

Tem como característica 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 tem dois motores e dois *controlleurs* 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 opposto.

Inglaterra

Terminaram os trabalhos da *electrificação*, (passe o novo termo) ou da transformação da tracção ordinaria em tracção electrica, d'um novo trço das linhas municipais 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.^a e duas de 3.^a 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 vae effectuar esta exposição, que é dupla da de Paris, necessário era pensar-se na construcção d'um tremvia que permitta vencer rapidamente as distancias 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 restante 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 vehiculos serão da casa St. Louis Car Co., 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 annunciámos dever realizar-se em 1905, foi transferida para 1906, segundo comunicação official que acabamos de receber.

Novas difficuldades 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-suiça, que ella se propõe celebrar.

Agradecemos ao sr. vice-presidente da commissão 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 Herset o fornecimento de duas barcas de aço de 50^m 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 circunstanciada d'este projecto.

Linha de Ponte de Sôr. — Foi approvedo e mandado executar o projecto definitivo do primeiro lanço entre Evora e a Senhora da Graça do Divo 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 mezes e 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.^a classe acerca do plano da rede complementar da zona central.

Segundo nos consta vae ser apresentado pelo ex.^{mo} 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 accelerada com uma providencia de largo alcance.

Carruagens automatizes. — Foi approvedo o typo d'estas carruagens e auctorizada a aquisição de duas para experiencia 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,

Cereal, Cadaval e Bombarral e com um ramal partindo do Cartaxo para a Nazareth por Rio Maior, Alcobaça 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 Paçõ encontra-se em activo serviço, tendo já começado o tunnel de Paçõ; 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 visinhas 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 conferenciou com o sr. ministro da marinha o sr. Ayres d'Ornellas, que foi a Londres tratar com a Companhia da Africa Central Inglesa sobre a ligação da sua linha com a nossa projectada de Quelimane.

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

No dia 14 foi entregue pelo sr. Ornellas ao sr. ministro da marinha um relatorio circunstanciado 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 *Tiengo* e *Morata*.

A companhia inglesa *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 redução nas tarifas e da modificação no imposto de transito, propondo o abasamento 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* propoz 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 quaesquer das compaahias indistinctamente. Poderão adherir posteriormente outras empresas.

Podem 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 approvedo o projecto da estação definitiva de *Taragona* 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 *Azpe* ha já 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 trafego na Allemanha 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. Compreenderá duas guaritas com 153 appparelhos de manobra.

SUISSA

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, attrahindo a esta cidade a corrente de trafego 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 trafego a linha ferrea de *Durban* a *Wryheid*, primeiro troço da rede destinada a servir a *Zululandia* da costa a *Middeburgo* 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 Avisawella*.

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

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

Vê-se d'uma estatística official publicada ha pouco que nesta republica 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 liquido 2.950.628 dol.

O capital em acções ascendia a 350.945.016 dol., e o numero de vehiculos 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 automoveis alimentados a gasolina, do peso de 1.800 kilos, comportando a carga maxima de 1.400 kilos.

Estas carreiras poderão ser augmentadas desde que a affluencia de passageiros assim o reclame, obrigando-se, porém, a fazel-as sempre á chegada e partida de todos os rapidos 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 actuaes 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 provincia, 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 automoveis alimentados a gasolina.

As carreiras serão feitas á chegada e partida de todos os comboios correios e rapidos augmentando o serviço logo que a affluencia de passageiros o reclame. As horas de partida e chegada serão reguladas pelos horarios dos comboios. Entre todas as povoações se estabelecerão carreiras, em harmonia com as exigencias publicas locais.

A velocidade média dos automoveis será de 25 kilometros á hora e a maxima de 30.

Os preços das carreiras actuaes de diligencias nunca serão excedidos.

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

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

Cada vehiculo levará armazenado o combustivel necessario 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 automoveis 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 republica franceza acaba de receber a homenagem que annualmente lhe faz o «Argus de la Presse», o mais antigo escriptorio que collecciona os extractos dos jornaes: dois albums de grandes dimensões, contendo os artigos, illustrações e caricaturas que appareceram, 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, occupam uma larga parte de este trabalho.

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

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

Agradecemos.

Aviões 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 especiaes da alinea b) do § 2.^o da tarifa especial interna n.^o 3 de pequena velocidade, pela forma seguinte:

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

A applicação d'estes preços fica sujeita ás condições da tarifa especial interna n.^o 3 de pequena velocidade e, em especial, ás da alinea 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 mez, 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 5-50 da manhã, entrará uma carruagem 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 soffrer trasbordo na estação de Pampilhosa.

Serviço entre Lisboa-Rocio e Mangualde

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

Prolongamento d'este serviço entre Mangualde e Guarda

A's segundas, terças, quintas-feiras e sabbados 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 commissão executiva da Companhia Real dos Caminhos ferro Portuguezes, verificar-se-ha no corrente mez de março, nos dias abaixo indicados, ao meio dia, perante a mesma commissão executiva, na estação de Lisboa-Rocio, os leilões do predio e terrenos que serão vendidos pelos maiores preços offerecidos sobre a base de licitação, reservando-se, porém, a Companhia o direito de não acceitar, 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 Antonio da Gloria.

Base de licitação, réis 6.000\$000

Terreno, talhão n.º 4, medindo 320^{m²},81, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhão n.º 10, medindo 163^{m²},75, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhão n.º 17, medindo 115^{m²},41, 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^{m²},18, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhão n.º 21, medindo 105^{m²},05, situado na rua das Taipas;

Terreno, talhões n.º 23 e 24, medindo 378^{m²},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 Apollonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

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

Lisboa 9 de março de 1904.

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Cobertura metallica do caes de mercadorias do lado da Rua do Loureiro da estação central do Porto

Pelo presente se faz publico que no dia 5 do proximo mez 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 construcção da cobertura metallica do caes 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 tambem ser enviadas em carta fechada directamente á 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 caderno de encargos, bem como o respectivo projecto das obras, podem ser examinados em todos os dias uteis, 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, automoveis, 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

HENSCHKE & SOHN

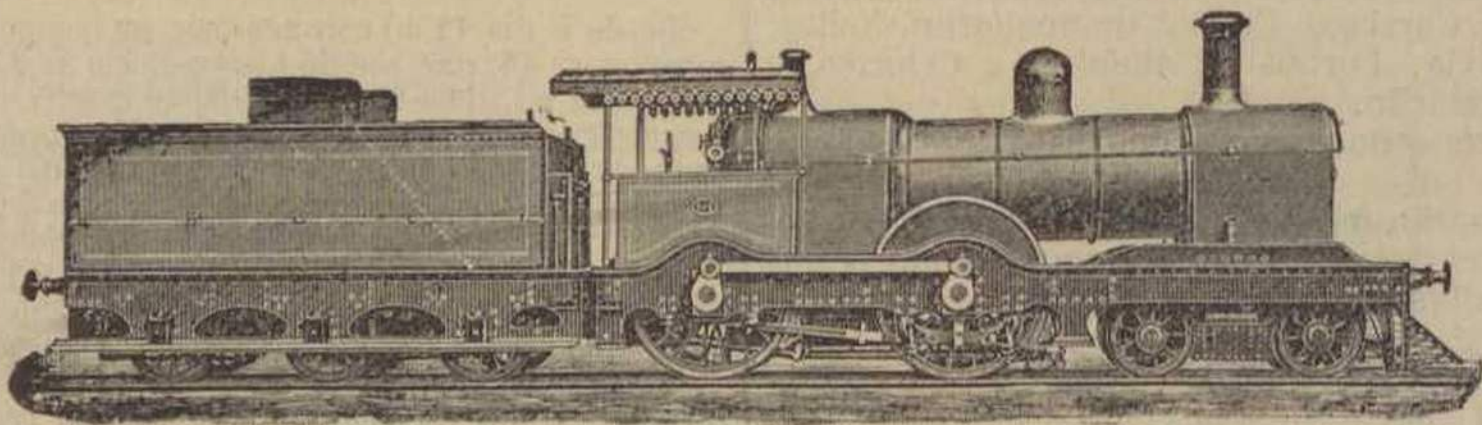
CASSEL

(Allemanha)

CASA FUNDADA EM 1817

Officinas de construcção para locomotivas, machinas a vapor e caldeiras

Numero de locomotivas
construidas
cerca de 6:800



Produção annual
de 350 a 400
locomotivas

Locomotiva-Express para o Estado Egyptio

LOCOMOTIVAS

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

PEQUENAS LOCOMOTIVAS PARA USOS INDUSTRIAES, PLANTAÇÕES, ETC.

Caldeiras de sobressalente e todas as outras peças para locomotivas

MACHINAS — FERRAMENTAS

Especialidade de prensas para porcas (sem desperdicio de materia produzindo cerca de 12.000 porcas em 10 horas)

REPRESENTANTES GERAES

HENRY BURNAY & C.^a — LISBOA

Estaleiro no GINJAL

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.



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 tem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens include-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.^a — R. dos Capellistas, 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 francez Saint Mathieu . Sahirá a 20 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o |
|  | Antuerpia e Bremen, vap. allemão Halle . Sahirá a 16 de março. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2. ^o |
|  | Barcelona , Tarragona, Cete e Marselha, vap. francez Saint Jacques . Sahirá a 26 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o |
|  | Bordeos , vapor francez Cordillere . Sahirá a 16 de março. Messageries Maritimes, Torlades & C. ^a , 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. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o |
|  | Dakar , Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez Amazona . Sahirá a 21 de março. Messageries Maritimes, Torlades & C. ^a , Rua Aurea, 32, 1. ^o |
|  | Dakar , Lourenço Marques e Beira, vap. francez Caravellas . Sahirá a 24 de março. Agente, Augusto Freire, Praça do Municipio, 19, 1. ^o |
|  | Glasgow , vap. inglez Baron Huntly . Espera-se a 19 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , Caes do Sodré, 64, 1. ^o |
|  | Havre , Anvers e Hamburgo, vapor allemão Patagonia . Sahirá a 24 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o |
|  | Liverpool , vepor hespanhol Isla de Pannay . Sahirá a 22 ou 23 de março. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o |
|  | Madeira , St. ^a Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez Funchal . Sahirá a 20 de março. 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. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o |
|  | Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Obidense . Sahirá a 27 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o |
|  | Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão Guahyba . Sahirá a 2 de abril. Agentes, Henry Burnay & C. ^a , Rua dos Fanqueiros, 10, 1. ^o |
|  | Pernambuco e Parahyba do Norte (Cabello), vapor inglez Capella . Sahirá a 23 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o |
|  | Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez Augustine . Sahirá a 19 de março. Agentes, Garland Laidley & C. ^a , Rua do Alecrim, 10, 1. ^o |
|  | S. Thiago , Principe, S. Thomé, Cabinda, St. ^a Antonio do Zaire, Ambri-zette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, 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, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez Orita . Espera-se a 23 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , 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. ^a , Rua de El-Rei, 31, 1. ^o |
|  | Vigo , La Pallice e Liverpool, vapor inglez Panamá . Espera-se a 23 de março. Agentes, E. Pinto Basto & C. ^a , 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 Rede Publica em qualquer ponto fóra da nova circumvallação (comprehendendo Caxias, Paço d'Arcos, Oeiras, Parede, Estoril, Cascaes, Alhandra e Cintra, etc.), ao preço da tabella que ultimamente foi approvada pelo Governo e que são: Distancia até 1 000 metros, 20\$000 réis, com mais a taxa de 100 réis por cada communicação de 5 minutos.

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

VENDA DE TELEPHONES E LINHAS PARTICULARES, ETC.

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