

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL 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

EXPOSIÇÃO UNIVERSAL DE S. LUIZ

GRUPO 74 — CAMINHOS DE FERRO

MEDALHA DE BRONZE — Gazeta dos Caminhos de Ferro — Expositor, L. de Mendonça e Costa

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P. n.º 6, grupos de passageiros.
 P. n.º 3, idem.
 M. L. n.º 8, transporte de animaes.
 Aviso sobre a tarifa P. 4 e
 Modificação da n.º 12 do Sul e Sueste.

SUMMARIO

	Página
ESTAÇÃO DO SUL, EM LISBOA, por J. Fernando de Sousa.....	369
ESPAÑA E PORTUGAL, por Christiano Tavares.....	371
PARTE OFFICIAL — Decreto de 17 de novembro e portarias de 24 e 26 de novembro do ministerio das obras publicas.....	372
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	372
CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO.....	372
NOTAS DE VIAGEM — I — Começo d'uma nova viagem — Porque va- mos directamente a Roma — O bello e o incommodo da viagem — A cidade Eterna — Alojamento — Aspectos — O «macarroni».....	373
CINTRA AO OCEANO.....	374
BALANÇO MINISTERIAL.....	375
EMPRESTIMO.....	375
EXPOSIÇÃO DE S. LUIZ.....	376
DIRECTOR DA COMPANHIA REAL.....	376
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portu- guesa e estrangeiras — Recceitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes.....	376 e 377
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	378
TRACÇÃO ELECTRICÁ.....	378
AS VIAS FERREAS DA EUROPA.....	378
LINHAS PORTUGUEZAS — Coimbra á Louzã — Livração a Amarante — Estação da Alfandega do Porto — Paragem em Rio Tinto — Estação do Carregueiro — Linha do Ponte de Sôr — Estremoz a Villa Viçosa.....	378
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Italia — Grecia — Estados Unidos.....	379
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatorio do Conselho d'Adminis- tração (continuação).....	379
AVISOS DE SERVIÇO.....	380
ARREMAÇAÇÕES.....	381
AGENDA DO VIAJANTE.....	382
HORARIO DOS COMBOIOS.....	383
ANNUNCIOS.....	384
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	384

Estação do Sul, em Lisboa

Noticiaram ha dias os jornaes que a Associação Commercial de Lisboa protestára contra a collocação da estação fluvial do Sul no terrapleno em frente do edificio da Alfandega.

Não me consta que esse protesto resultasse de largo e detido exame e discussão do assumpto em sessão plenaria da Associação. E' a sua commissão de navegação quem se pronuncia, insurgindo-se contra um projecto

que mal conhece, pois estava ao tempo em elaboração, imitando, na mais louvavel das intenções e sem dar por tal, a fera investida do cavalleiro manchego contra os famosos moinhos de vento.

O assumpto é importante e convém esclarecê-lo, dissipando equívocos e desfazendo apreensões.

O serviço da linha do Sul e Sueste demanda, como é obvio, uma boa estação fluvial em Lisboa, complemento indispensavel do *terminus* de Cacilhas e por enquanto do do Barreiro. Essa estação deve abranger, não só o serviço de passageiros e recovagens, como o de mercadorias, embora uma boa parte da mercadoria grossa, como carvão, cortiça, adubos, estrumes, mineraes, ou não vem á margem direita, ou é conduzida directamente a differentes pontos d'ella sem carecer de passar pela estação de Lisboa ou sem d'ella proceder. Nessa estação ha, porém, um importante movimento de mercadorias proveniente, em grande parte, da chamada carga de praça.

Quanto ao serviço combinado com as outras linhas do paiz, que hoje segue quasi todo, como é natural, a via Setil, algum haverá na estação de Lisboa, convindo por isso deixá-la ligada com as linhas da Companhia Real.

No local em que actualmente se encontra não ha espaço, nem possibilidade de o obter, para dar o preciso desafogo aos diversos serviços.

No Caes do Sodré não haveria a amplidão necessaria sem prejuizo de outras installações, ás quaes está destinado aquelle local. Seria além d'isso grave erro chamar á rua do Arsenal mais uma importante corrente de passageiros e vehiculos, que ella não comporta. Por isso está designado ha muito o terrapleno em frente da Alfandega para a nova estação do Sul e Sueste. Já no projecto do porto de Lisboa se contára com essa installação.

Mais tarde, em 1898, duas commissões technicas successivamente encarrégadas d'estudar o assumpto, condemnaram ambas a transferencia da estação para o Caes do Sodré e insistiu a segunda pelo aproveitamento do terrapleno entre a doca da Alfandega e a praça do Commercio para aquelle fim quando se reconstruisse o muro derruido. Ao mesmo tempo, conhecedora dos habitos nacionaes e prevendo larga duração do actual provisorio, lembrava diversas obras destinadas a melhorar a estação em frente do ministerio da marinha, sem lhe tirar o caracter de provisorio.

O Conselho de administração, desde que se constituiu, procurou melhorar as condições da estação de Lisboa. Instou com o Governo para que se lhe reservasse aquelle local; mandou executar importantes obras de reparação e ampliação na ponte, dotando-a com segunda escada, com um grande armazem, ampliando o vestibulo e antepondo-lhe um alpendre metallico. Logo que foi dada

sentença no juízo arbitral relativo ao muro da Alfandega, sentença que prescrevia a construção de um muro com enrocamentos de alicerce um metro acima do zero hydrographico e precedido de um escolho representado pelo muro derruido, o Conselho procurou remediar a inferioridade de condições do local, fazendo estudar, pelo distincto engenheiro Costa Serrão, um projecto d'estação que as melhorasse. Consistia na substituição do typo de muro do juízo arbitral por outro acostavel com os enrocamentos a 2^m,5 abaixo do zero, no qual se deixariam duas recravas para dois desembarcadouros fluctuantes destinados ao serviço simultaneo de outros tantos vapores. Da restante extensão eram reservados, junto da doca, 40 metros para a alfandega e o resto era destinado ao serviço de mercadorias. A crista do muro derruido era cortada á cota—2^m,50 para não estorvar a navegação, o que era sufficiente, visto calarem apenas 1^m,50 as embarcações do serviço do Sul e Sueste.

Far-se-ia, por accordo com a empresa Hersent, a modificação do perfil do muro, saindo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado a differença de custo do muro, que era orçada em 30 contos.

Infelizmente esse projecto não foi approved. Achou-se insufficiente a altura de agua de 2^m,5; receou-se pela estabilidade do muro; temeu-se principalmente que por ella se não responsabilizasse o empreiteiro. Sem quebra de respeito pela opinião auctorizada que assim se manifestou, parece-nos que, se alguma parte da obra pôde inspirar apreensões, é o aterro, se o sub-solo não comportar o seu peso, e não o muro. As responsabilidades do empreiteiro seriam as mesmas nos dois casos. O calado de agua de 1^m,50 a 1^m,80 é sufficiente para as embarcações do serviço do Sul e Sueste.

Seja como fór, a questão foi resolvida; manteve-se o perfil primitivo e em harmonia com elle se acha construido o muro. Mandou-se elaborar novo projecto de estação, subordinado ás condições em que o terrapleno era reconstruido.

Surgia entretanto na secção de navegação da Associação Commercial de Lisboa a opinião de que o commercio seria gravemente prejudicado, se o terrapleno em frente da alfandega não fosse exclusivamente destinado ao serviço fluvial.

Argumentava-se que nenhuns armazens havia no porto de Lisboa que offerecessem para certas mercadorias condições eguaes ás da Alfandega grande; que a mistura e confusão do serviço da Alfandega com o do caminho de ferro era inadmissivel e seria a morte do commercio d'exportação nacional para as colonias.

Esses protestos e representações laboram num erro palpavel, desde que se reserva para a Alfandega uma larga faixa ao longo do edificio e outra perpendicular ao muro e junto da doca; as condições actuaes são melhoradas.

Assegurada a independencia dos dois serviços, não se estorvarão mutuamente.

Podendo-se, como se pôde, conciliar todas as exigencias legitimas, importa não sacrificar um serviço tão importante como o dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ao arraigado prejuizo de que todas as operações fiscaes deverão continuar concentradas na Alfandega grande, em vez de se distribuirem pelos differentes recintos do porto. Ninguém pretende condemnar os armazens pombalinos, como também se não pôde admittir que passageiros e mercadorias, que tenham que soffrer inspecção aduaneira, hajam de desfilar todos em continencia deante do medalhão do egregio marquez.

A portaria de 17 de outubro ultimo veio opportunamente confirmar as resoluções anteriores do Governo e derimir o pleito.

O sr. conde de Paçó-Vieira, que tão relevantes serviços prestou ao paiz com a sua rasgada iniciativa e sollicita administração, quiz fazer aos caminhos de ferro do Estado, no momento em que ia sair do poder, mais um beneficio assignalado cortando os vãos a pretensões inaceitaveis.

Determinou pois que se delimitasse o terreno necessario para o serviço do caminho de ferro, terreno que seria reservado desde já sem poder ter outra applicação.

Ao mesmo tempo o Conselho de Administração fazia

activar a elaboração do anteprojecto da estação, que devia servir de base á divisão de terrenos.

Esse trabalho, sobremodo difficil pelas condições do problema, foi executado sollicita e proficientemente pelo engenheiro sr. Santos Viegas, um dos novos de quem mais ha que esperar.

A independencia de serviços é assegurada, dando-se accesso a todo o movimento da estação, quer de passageiros, quer de mercadorias, pela praça do Commercio, em vez de chamar o segundo á rua da Alfandega, o que daria logar á confusão com o movimento da Alfandega para a doca por se cruzarem as duas correntes, como no primeiro projecto.

A frente do novo muro e no extremo d'elle é collocado um grande desembarcadouro fluctuante coberto, de 90^m × 20^m, a que podem atracar simultaneamente dois vapores, com duas rampas moveis de accesso e dois elevadores electricos para bagagens.

Por detraz do desembarcadouro fica o edificio de passageiros, construção ligeira de ferro e tijolo, em que ficam commodamente installados e independentes os serviços de partida e chegada, quer de passageiros, quer de bagagens.

Esse edificio é precedido de um pateo espaçoso, em comunicação com a praça do Commercio por uma rua de 18^m de largura. Ao fundo do pateo é reservado um espaço para estação central de electricidade e outras dependencias. Ao lado do edificio de passageiros e separado d'elle por uma larga rua de serviço, fica uma série de armazens, de 40^m de comprimento por 15^m de largo cada um, para as mercadorias de grande e pequena velocidade, entestando do lado do mar com um caes descoberto sobre vigamento metallico, pelo aproveitamento do espaço entre os dois muros para tornar facil o embarque, e do lado da terra com uma rua de serviço de 18^m de largo em comunicação com o pateo da estação. Baterias de placas e linhas transversaes asseguram a circulação de vagoes, permittindo o trasbordo directo entre estes e as embarcações e a ligação da estação com as linhas vindas de Santa Apolonia.

Para além da estação e até a doca é reservado, para a Alfandega, uma faixa de 50^m de largo, perpendicular, ao muro do caes. Do mesmo modo fica reservada ao longo do edificio outra de 30^m, que poderá talvez ser elevada a 36^m.

Não se pôde reservar menor superficie para a estação. De mais que a que lhe é destinada não carece a Alfandega.

Nos 50^m de muro de caes que lhe são destinados poderá ser collocado um pequeno desembarcadouro para passageiros e bagagens, se não se julgar mais conveniente, como parece, aproveitar para esse serviço a actual ponte de vapores do Sul e Sueste e suas dependencias, logo que a estação seja transferida para o novo local. Pois não se exerce a acção fiscal sobre as bagagens nas estações do Rocio e Santa Apolonia sem as obrigar a ir á Alfandega grande?

Porque se não ha de utilizar para os passageiros vindos por mar um local bem situado e com a vastidão sufficiente?

Preside á Associação Commercial de Lisboa um homem de valor pela sua culta intelligencia e primores de caracter. E' de esperar que o sr. Mello e Sousa se empenhará por bem orientar a acção dos seus consocios, para que não venha embaraçar a realização de um melhoramento que interessa sobremodo ao commercio de Lisboa, pela boa localização dos serviços dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

O problema está estudado. Os poderes publicos pronunciaram-se. Logo que o anteprojecto da estação seja superiormente approved, é tempo de dar sancção pratica á solução adoptada e de acabar de vez com uma questão mal posta e que ameaça eternizar-se.

Ou não será tempo de offerecer a passageiros e mercadorias procedentes das provincias do sul ou a ellas destinados, commodidades superiores ás que lhe assegura o humilde abarracamento da ponte dos vapores?!

Espanha e Portugal

Numa bella revista, *El Financiero Hispano-Americano*, temos lido uns esplendidos artigos firmados pelo nome auctorizado do primoroso escriptor espanhol Vicente Gay, advogando a introdução da industria espanhola em Portugal.

A Espanha vendo-se 'a braços com a superabundancia dos seus productos, em vista da perda dos mercados cubanos e filipinos, quer canalizá-los para os mercados portuguezes.

A inércia a que nos temos entregado, a falta de iniciativa, e muito principalmente a errada orientação de quasi todas as familias burguezas quererem que seus filhos sejam militares ou empregados publicos arrastaram-nos á triste situação de assistirmos de braços cruzados a esta invasão sem que possamos remediar o mal.

Porque o grande argumento de que o articulista se serve é de que nós não temos industria e portanto deve aqui a Espanha implantar a sua.

Ora, no fundo, este argumento é falso. Temos industrias e varias. D'ellas vivem milhares de portuguezes. O nosso mal é não dirigirmos para ellas a nossa actividade e o nosso capital.

Entre nós tudo quanto não seja a collocação de dinheiro em papeis do Estado, ou emprestar a juros, é cousa em que se não pensa. Empregar o dinheiro e seis mezes depois termos apenas o incommodo de ir receber os interesses é o nosso unico ideal. Empregar o capital na industria, sujeitando-nos á contingencia de só tres ou quatro annos depois começarmos a vê-lo produzir, embora muito mais do que nas inscrições ou na agiotagem, é cousa que ninguem entre nós quer considerar como sensata.

Está claro que não é do pequeno capitalista que fallamos; esse, por certo, não poderá, durante dois ou tres annos, viver do ar á espera que o seu dinheiro comece a produzir. Fallamos dos argentarios a quem não faz falta empatar dez, vinte ou trinta contos em qualquer industria productiva, mas que se negam a fazê-lo, para o entregar nas mãos de directores de bancos, de companhias de minas e outras invenções mirabolantes para angariar dinheiro dos outros, ir vivendo d'elle enquanto dura, quites por se declararem fallidas as empresas quando os fundos se esgotaram por completo.

Em Espanha a industria tem prosperado porque grandes capitães tem sido empregados em machinas, barateando assim os productos pela sua grande produção e podendo vender barato, o que nós, só com o trabalho manual, nunca podemos fazer.

A industria sapateira, por exemplo, a que o articulista se refere, tem em Espanha um tal desenvolvimento que um par de botas de luxo póde lá ser vendido a quinze tostões e nós aqui só podemos adquiri-lo por um preço que oscilla entre quatro e cinco mil réis; segundo a peor ou melhor qualidade dos materiaes empregados.

Os artefactos de seda e algodão estão nas mesmas condições. A industria metalurgica, a typographia, a gravura em todas as suas especialidades, tem attingido um tal grau de desenvolvimento que a ninguem passa despercebido.

E' que em muitos pontos da Espanha já não se tem como o ideal das carreiras abertas á mocidade cingir uma espada assassina, ou passar a vida manejando uma penna inutil nas sceretarias do Estado, viveiro de ociosos a que politicos sem pejo dedicam carinhoso disvelo, atirando quando estão no poder para aquelles conventos modernos com centenas de ociosos, que absorvem o melhor das receitas do Estado e depauperam as forças do paiz inutilizando-lhe a actividade.

Em Espanha já se pensa que a industria, o commercio, o trabalho enfim, conduzem á riqueza, á independencia individual, ás honrarias e respeito publico.

Nas considerações que o distincto articulista faz ácerca das condições economicas e financeiras de Portugal, da sua capacidade de produção industrial e agricola mutua

cousa ha de verdadeira, Mas a par de muitas verdades, afirmações ha tambem que não podemos deixar passar em julgado sem que um vehemente protesto nos saia involuntariamente da penna.

Que a imprensa espanhola defenda a sua ideia de invasão industrial, licito é; o que porém não podemos aceitar em silencio é a maneira insidiosa com que nos quer fazer passar por um povo atrasado e ignorante, fingindo ao mesmo tempo que nos louva e nos considera, e trata dos nossos interesses quando apenas os seus tem em mira.

Num dos artigos citados, no primeiro, tivemos occasião de apreciar o que os nossos vizinhos de nós dizem, querendo ainda por cima fazer-nos acreditar que é um favor que nos fazem, vindo com a sua industria reduzir á fome os milhares de operarios que em face da invasão industrial espanhola ficariam aqui reduzidos á mais negra miseria.

E não satisfeito ainda o articulista por dizer que não temos industria, o que não é rigorosamente verdade, acrescenta ainda que é por meio dos livros espanhoes que nós sabemos os progressos das artes e das sciencias no estrangeiro; que é dos espanhoes que nós recebemos todas as ideias de progresso e civilização; que a Espanha é por assim dizer o cerebro pelo qual pensamos. A seu vêr nós somos os beocios da Iberia.

A Espanha esqueceu que fomos nós que lhe ensinamos que o mundo não findava nas Columnas d'Hercules. A Espanha esqueceu que a sua e a nossa litteratura andaram muito tempo confundidas e que quando os seus poetas se tornaram celebres, já nós cá tínhamos quem apregoasse ao mundo num poema immortal glorias que todos nos invejam.

A Espanha esqueceu que já as fogueiras do Santo Officio estavam ha muito apagadas em Portugal, e ainda em Espanha fumegavam a todos os ventos, calcinando os ossos de pobres victimas do fanatismo de uns, da torpe avidez e inconfessaveis planos de outros.

A Espanha esqueceu que ha muito tempo Portugal não consente nos seus territorios os barbaros assassinatos em nome da lei de uma sociedade estúpida que se vingam matando, em vez de corrigir ensinando.

As nossas forças ha muito apodreceram por inuteis; em Espanha o garrote funciona ainda; é ainda um agente official de que a sociedade se serve, julgando-se com direito de tirar o que não póde dar.

Pense a Espanha nisto e veja se tem coragem para atirar por meio da sua imprensa a todas as partes do mundo que é d'ella que recebemos todas as ideias grandes, tudo quanto traduz progresso, tudo quanto diga respeito a civilização.

Faça a sua campanha industrial, mas lealmente. Se o seu producto é melhor, e mais barato, por si proprio se recommendará. Não precisa desprestigiar-nos, calumniar-nos perante o estrangeiro, para elevar-se a si propria.

Na lueta commercial vencer-nos-ha, mas não esqueça o tradicional cavalheirismo que foi sempre apanagio da nobre Espanha, a grandesa d'alma que tornou afamados os seus heroes, os seus fidalgos, os seus capitães.

Cita o distincto articulista as obras de varios economistas para nos provar a conveniencia para Portugal de trocar os seus productos com a Espanha e que propondo-nos este alvitre alto favor nos dispensa.

Mas tendo anteriormente dito que nós não temos industria, que o nosso solo é incapaz de produzir o necessario para alimentar a população de Portugal, que trocariamos nós com a Espanha?

Nada. O que d'ella recebermos temos que o pagar em dinheiro.

E é essa a grande questão. A Espanha não póde vêr que o nosso dinheiro vá parar ás mãos d'inglezes, francezes e allemães que são os senhores dos nossos mercados. Achava mais conveniente que o nosso dinheiro fosse para as mãos d'ella.

Mas para isso não é preciso vir apregoar-nos a sua dedicação pelo povo irmão, nem invocar as questões de raça; basta apresentar os seus productos. Se elles forem mais baratos, ou melhores pelo mesmo preço, do que os apresentados pelos outros concorrentes por certo que os seus serão preferidos.

Depois de dizer que entre nós escasseiam os capitães, quer vir aqui implantar as suas indústrias, immobilizando os seus durante algum tempo, enquanto não começam a produzir.

Parece que a Espanha não sabe o que ha de fazer ao dinheiro que lhe sobeja e quer para obsequiar-nos, vir aqui desvalorizá-los, por que o cambio diz-nos que temos ouro a 17,5 e a Espanha só o tem a 36 ou mais ainda. Já é abnegação.

Se a Espanha está na verdade animada das melhores intenções a nosso respeito, se compreendeu a vantagem que advém da nossa união commercial, se quer aproveitar as condições geographicas excepcionaes em que se encontram os dois paizes, estude connosco de boa fé a criação de tarifas combinadas entre as linhas ferreas dos dois paizes para fazer convergir a corrente commercial do centro da Europa para os portos da Península; estude connosco a criação de linhas combinadas de navegação entre os portos dos dois paizes para a Africa e para a America, empregue todos os esforços para que os portos portuguezes e espanhoes aproveitem a sua situação para se tornarem o entreposto do commercio da Europa central com os portos americanos e africanos.

Essa alliança commercial poderá dar á Península a verdadeira importancia que ella póde e deve adquirir.

Em tempos, houve tarifas combinadas para importação e exportação directa do centro de Espanha, por Lisboa, para Paris, Bordeus, Londres, Liverpool, Antuerpia, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo e Bremen.

Pois esse serviço acabou por imposições da Espanha. Os seus interesses ressentiam-se e por isso poz de parte todo o sentimentalismo dos povos irmãos, das vantagens collectivas da raça e de todos os argumentos de peso que cita agora a proposito da introdução da sua industria nos mercados portuguezes.

A não ser que a Espanha entre nesta ordem d'ideias é difficil de chegarmos a accordo.

Et sans rancune.

Christiano Tavares.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas Repartição dos Caminhos de ferro

Pediado a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, exploradora do caminho de ferro de Vendas Novas a Setil, que, para a ampliação do apeadeiro da Quinta Grande da referida linha ferrea, seja declarada a urgencia de expropriação de uma parcella de terreno, com a area de 13.983 metros quadrados, de que é proprietario o Visconde de Coruche e que fica situada na freguezia de S. João Baptista, concelho de Coruche, districto de Santarem; e considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições da lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, em nome de El-Rei, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação da mencionada parcella de terreno, marcada na planta que baixa com o presente decreto assignado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço da Ajuda, em 17 de novembro de 1904. — DONA MARIA PIA, RAINHA REGENTE. — *Eduardo José Coelho.*

Caminhos de ferro do Estado Conselho d'Administração

Sua Majestade a Rainha a Senhora D. Maria Pia, Regente em nome do Rei, a quem foram presentes os typos geraes de edificios para as linhas de 1 metro em construção por conta do Estado no norte do paiz: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras publicas e Minas de 24 do corrente, aprovar os referidos typos, e bem assim determinar que na sua execução se tenham em conta as indicações do mencionado parecer.

Outrosim ha por bem a mesma Augusta Senhora determinar que desde já se abra concurso por espaço de vinte dias para a construção dos edificios do lango do caminho de ferro da Regoa a Villa Real, na linha da Regoa por Villa Real a Chaves. Paço, em 26 de novembro de 1904. — *Eduardo José Coelho.*

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas

Editos de quinze dias

Faz-se publico, nos termos e para os effeitos do artigo 14.º do regulamento das concessões, estabelecimento e exploração das Industrias Electricas de 28 de fevereiro de 1903, que estarão patentes nesta Inspecção Geral pelo praso de quinze dias, a contar de 24 do corrente, as alterações do projecto apresentado pela Companhia Carris de ferro de Lisboa, para estabelecimento das linhas para exploração por tracção electrica ligando o centro da cidade com o bairro da Graça até a Cruz dos Quatro Caminhos.

Todas as reclamações contra a approvação d'este projecto deverão ser presentes a esta Inspecção Geral.

Inspecção Geral dos Telegraphos e Industrias Electricas, em 24 de novembro de 1904. — O engenheiro inspector geral, *Paulo Benjamim Cabral.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Damos hoje como annexo as seguintes:

Especial P. n.º 6, combinada entre as companhias e Estado, para grupos de passageiros em 3.ª classe. Substitue, resume e unifica todas as tarifas que havia entre as diferentes linhas para o mesmo fim. O percurso kilometrico é de 30 kilometros em cada linha e as distancias contadas de 5 em 5 kilometros, sendo a base d'applicação de 7 réis nos primeiros 100 kilometros e 6 réis nos seguintes.

P. n.º 3, dos caminhos de ferro do Estado. E' a edição do Minho e Douro da mesma tarifa.

M. L. 8 de grande e pequena velocidade, para transporte de animaes por vagon completo, sendo gado manso, animaes ferozes e as jaulas d'estes transportes.

Os preços estão indicados na tarifa, bem como a sua repartição entre as linhas portuguezas e espanholas, o que permite poder-se calcular as despesas supplementares de impostos em Espanha.

Aviso ao publico sobre supressão na linha de Salamanca da tarifa P. 4, bilhetes de excursão.

O motivo d'esta supressão, o facto das companhias espanholas já se recusarem a acceitar expedições para Portugal em porte pago e as de Portugal em porte a pagar, é a continuação do cambio que se mantém ha muito, e que o governo espanhol não parece disposto a procurar debellar.

Um bilhete tomado, por exemplo, em Salamanca, para uma viagem circulatoria em Portugal custando 36\$000 réis, suppomos, a companhia espanhola convertia esta somma ao par, cobrando 200 pesetas; mas sendo o participe das linhas portuguezas o correspondente a 2.750 kilometros, ou proporcionalmente, 33\$000, a companhia espanhola, para dar ás portuguezas essa verba teria que dispendir 243 pesetas, isto é, transportava o passageiro gratis e ainda tinha que abonar 13 pesetas mais do que recebia.

Modificação da Tarifa 12 do Sul e Sueste.—Pelo aviso que damos faz-se uma redução da carga minima das mercadorias da 2.ª série e o minimo do percurso de 60 kilometros vale para os §§ 1.º e 2.º.

CONGRESSO DE CAMINHOS DE FERRO

Está definitivamente fixada a data em que se realizará, em Washington, a 1.ª sessão d'este congresso.

Pela secretaria da commissão permanente fomos officialmente d'isso informados, assim como do convite com

que é honrado o nosso jornal para se fazer representar naquelle congresso.

Em virtude d'essa distincção e para que o nosso jornal possa occupar-se das importantes questões que ali se discutirão, irá o nosso director aos Estados-Unidos no proximo anno.

Tambem nos foi enviado o «aide-mémoire» da sessão que já se acha impresso, com 6 mezes d'antecedencia, e que é um trabalho completo e perfeito, provando a actividade e perfeita organização do *bureau* internacional de Berne.

Reproduz, em inglez e francez, as disposições dos estatutos, dá a summula, das vinte questões que serão tratadas, com os nomes e qualidades dos seus differentes relatores, instrucções relativas á ordem dos trabalhos das secções, e conclue pelo programma da sessão e esclarecimentos diversos.

O programma é o seguinte:

De 29 d'abril a 2 de maio: chegada dos delegados, podendo estes, antes de se dirigirem a Washington, visitar, em Nova-York, as estações da cidade, dirigindo-se, para esse fim, á Commissão local de recepção, installada no *Transportation-Club*. Na manhã de 2 de maio haverá comboios especiaes de Nova-York a Philadelphia, onde os congressistas poderão visitar as grandes officinas de locomotivas da companhia Baldwin, e os pontos mais interessantes da cidade, seguindo nessa tarde, tambem em comboios especiaes, a Washington.

Em 3 de maio, das 11 ás 2, faz-se a inscripção dos delegados na secretaria do Congresso, installada no Novo Hotel Willard, devendo estes declarar quaes as secções ou trabalhos em que especialmente desejam tomar parte.

A sessão inaugural é em 4, ás 11 horas da manhã, naquelle mesmo local, séde do congresso, e em seguida cada secção reunirá no local que lhe está destinado, sendo a 2.^a e 3.^a naquelle hotel; a 1.^a no *Ebbitt Hotel*, a 4.^a no *Raleigh Hotel* e a 5.^a na sala de sessões da comissão *Interstate Commerce*.

De tarde realizar-se-ha uma excursão em barco ao Monte Vernon, a residencia do general Washington.

Os dias 5, 6 e 8 são empregados em sessões das secções, ás 9 e meia da manhã e 2 da tarde, sendo o domingo 7, de descanso.

Nos dias 9 e 10 ha tambem sessões de secções, ás mesmas horas, tendo logar, no primeiro, ás 7 e meia o banquete offerecido pela Associação dos caminhos de ferro Americanos.

Em 11 e 12 ha sessões de manhã, e reunião plenaria ás 2 horas.

No sabbado, 13 sessões de secções de manhã e assembléa ás 2 horas para encerramento solemne.

Num dos dias, os delegados serão recebidos pelo presidente da republica.

No domingo 14 é a partida para as excursões, sendo estas, pouco mais ou menos:

Uma, chamada «pequena excursão», de 1.500 milhas em 8 dias visitando-se Altoana, Pittsburgh, Cleveland, Buffalo, quedas do Niagara, Schenectady e Boston, com visita facultativa a Montreal (Canadá).

Outra, maior, de 2.600 milhas, que durará até fim do mez, compreendendo mais S. Luiz e Chicago.

Os trens especiaes conterão carruagens-cama, restaurante, de fumadores e de observação, e serão acompanhados por um agente-viajante, pratico, interpretes e stenographo.

Nos trajectos de noute os viajantes dormem no comboio; a comida é-lhes offerecida pelos caminhos de ferro americanos. Nas paragens, os excursionistas alojar-se-hão á sua custa.

A carta de congressista dá direito ao livre transito em caminhos de ferro para a viagem de ida, desde a origem até o ponto de embarque, desde 1 d'abril; para obter a redução de 20 % no trajecto maritimo; para percorrer livremente as linhas dos Estados-Unidos, Canadá e Mexico até 15 de maio, podendo este praso ser ampliado até 30 de junho, e para regressar, na Europa, do ponto de desembarque até a residencia do congressista.

Não é valida, na Europa, nos comboios de luxo da companhia dos vagon-leitos; todavia esta companhia prometteu acceitar os delegados no limite que lhe per-

mitta o seu serviço ordinario, e prestar-lhes os serviços que reclamarem dos agentes da companhia em diversos pontos da Europa, Nova York e S. Francisco.

Não são precisos passaportes para os Estados-Unidos, o Canadá ou o Mexico; mas os nossos compatriotas teem, de toda a fórma, que munir-se d'elles para a travessia do Atlantico.

O pequeno guia que estamos extractando é tão minucioso que até indica que a bagagem de mão convém que seja de reduzido volume, de preferencia caixa forte de couro, ou mala, não excedendo 35 × 61 × 18 centímetros.

A temperatura média em Washington, em maio, é de 18° centigrados, pelo que os trajes de meia estação serão sufficientes.

A' partida dos delegados deverá, cada um, passar um telegramma ao secretario da secção americana, o nosso estimado collega, com o qual a nossa *Gazeta* está já ha muito em relações iniciadas por uma amavel carta com que nos honrou, o sr. William F. Allen, director da Companhia Nacional de Publicações de Caminhos de ferro, telegramma que dirá.

Transijado—New-York

Arriverai (nome do vapor) (assignatura).

A comissão de recepção local de Nova York, da qual é presidente Mr. W. H. Baldwin Jr. do Long Island Railroad, funciona até 2 de maio no «Transportation Club», cujas salas são postas á disposição dos congressistas.

A Railway Supply Men's Association prepara-se para abrir em Washington uma exposição do material de caminhos de ferro.

A comissão central está tambem fazendo as combinações para que um signal horario seja passado, pelo telegrapho, em volta do mundo, á meia noute da data da abertura do congresso.

Tão util e completo é o trabalho da comissão internacional que nos dá já a nota dos hotéis em Nova York e Washington, com os preços de alojamento, comida, banho, etc.

NOTAS DE VIAGEM

I

Começo d'uma nova viagem.—Porque vamos directamente a Roma—O bello e o incommodo da viagem—A cidade Eterna—Alojamento—Aspectos—O «maccarroni».

Nesta nova série que abrimos hoje tem que alterar-se a ordem porque a viagem foi feita, por... questões de temperatura.

Realmente, quando o thermometro marca 6 graus, os telegrammas da provincia dizem que o azougue se contrae por lá a 2 traços sobre o zero—o que, accrescentam, é uma temperatura insupportavel, tal qual como em Moscou, exclamam, que é uma atmospherá temperada—falar dos bellos panoramas de montanhas pyrenaicas; quando ellas se cobrem por completo com o seu manto de neve e os seus visitantes são apenas os pobres pastores aragonezes envoltos nas suas numerosas mantas, seria tempo perdido.

Não se acha interesse em escrever, nem em lér, descrições de panoramas que, na occasião não se pôdem vêr; nem de grandes installações de banhos e hotéis, que estão fechados; de cidades onde só ficaram os poucos moradores effectivos e que no verão se transformam em centros d'excursão onde veraneiam ou tomam aguas milhares de forasteiros.

Demos, pois, a preferencia, por agora, ás estações de inverno, aos pontos onde é chegada a melhor epoca, e deixemos as localidades frescas para falar d'ellas quando o leitor esteja a pensar para onde irá passar o tempo calmoso.

Tanto mais que esta viagem foi perfeitamente dividida em duas zonas: os Pyreneos, as maravilhosas montanhas que são um encanto de verdura, de quadros deliciosos da natureza alpestre, e o sul da Italia, o paiz quente, que no inverno se deve visitar, de preferencia, porque é en-

tão que aquellas cidades mais se animam; aquellas ruínas que, isoladas, dão uma sensação de tristeza, parecem resurgir com a agitação dos milhares de visitantes que as percorrem, os sumptuosos palácios que esplendiam outr'ora de faustuosas riquezas e deslumbrantes festins, hoje vãos no estio, povoados no inverno por uma multidão que ali vai admirar-lhe as riquezas.

Visto que a estação d'inverno é a Italia fallemos d'ella, isto é, da parte nunca aqui descripta, porque o viajante que faz estas resenhas só agora desceu além da Toscana, não tendo tido nas anteriores viagens sufficiente tempo disponível para consagrar a uma visita a Roma e Nápoles, e considerando uma profanação ir ver estas cidades á pressa.

Unicamente de passagem nos detenhemos em Marseilha, a bella cidade que é a um tempo estação de verão e de inverno, sempre animada, sempre cheia de vida e de luz, sempre alargando-se, e desenvolvendo os bellos passeios da *Corniche* que são uma atracção obrigatoria dos visitantes.

Novos edificios, que ha tres annos estavam em construção, acham-se completos e habitados, sendo notavel o das *Novas galerias* (armazem de fazendas) e o *Hotel du XX siècle*, uma casa no mais apurado gosto moderno, cheio de conforto e na melhor situação da *Cannebière*.

Nada ha que dizer sobre a viagem desde ali até Roma, porque, em parte, já aqui foi descrita a linha ferrea, uma das mais pittorescas, *doublé* (como agora se diz) da maior massada que nos espicaça o nervoso.

Realmente, por toda a Costa azul o panorama que nos offerece o Mediterraneo é um encanto, mas a successão de tunneis interrompe-o sempre na melhor occasião.

Vamos um momento vendo o largo manto do mar, a margem que percorremos ou por onde havemos de ir, os enormes rochedos que, aqui e ali, avançam da costa, como ursos em pé; e quando mais nos enlevamos entra-se num tunnel. Queremos ver, no guia ou no mappa, em que ponto nos achamos, mas, novo tunnel nos deixa ás escuras. Saído elle, novo panorama se divisa, mas quem logra demorar sobre elle a vista, se novos e successivos subterraneos no-lo impêdem!

Para viajar na Italia, o excursionista que tenha o seu itinerario mais ou menos previsto, como o deve ter, não levando bilhete de excursão já tomado em França, pôde obtê-lo em Vintimiglia, o que muito convém, não só porque realiza com isso uma boa economia immediata como porque, á vista d'elle, obtem depois bilhetes supplementares, tambem por preços reduzidos, para outros pontos aonde queira alongar o passeio.

Além de Pisa a linha ferrea, á parte a circumstancia de correr em certos pontos muito proximo do littoral, não offerece grande interesse. Pôde por isso aproveitar-se a noite para esta viagem, com a vantagem dos comboios serem muito commodos, com carruagens-camas e de restaurante, e de se chegar a Roma de manhã cedo, o que é muito mais conveniente.

A estação onde se chega, a unica de Roma, é um bello edificio moderno, com luxuosas salas, restaurante primoroso, iluminação em abundancia.

Saída ella encontramos-nos na parte nova da capital italiana, a mais alta, a mais hygienica e apreciavel para o estrangeiro residir.

Porque Roma divide-se em duas partes bem distinctas no seu aspecto, na sua vida, nos seus costumes até — a velha Roma das ruínas e dos palácios historicos e a Roma moderna das bellas construcções confortaveis e luxuosas.

Tem por isso o viajante que ter em vista, antes da chegada, o hotel para onde deve ir alojar-se — não faltam elles por toda a parte na bella capital.

Se o excursionista (não falo do commerciante, que esse tem que alojar-se na cidade velha, onde é o correio e o centro dos negocios) se aloja na parte nova, terá muito maiores hoteis, mais luz, melhor ar, mas ficará longe do centro de animação e d'atração da cidade, tendo que servir-se do trem ou do carro electrico para qualquer visita ás ruínas, museos, etc.

Se se aloja na parte antiga, tem ali hoteis de todas as classes e mesmo alguns que sendo dos mais cotados não são bons. E' preciso cuidado na escolha.

Para lh'a facilitar é bom citar o Grand Hotel de Milan, que é muito confortavel e limpo, o que nem a todos succede. Ahi está-se bem; querendo-se comida, a cosinha é boa; querendo-se variar, perto estão os dois restaurantes da praça Colonna. Fica bem central, na praça do Monte Citorio, em frente da camara dos deputados, e os seus preços não são exagerados.

Outro hotel, que só por indicações alheias podemos informar que é bom, é o Modern Hotel, no Corso proximo da praça de Veneza.

E' bom prevenir os leitores do que estamos chegados ao paiz do *macarroni*, quer dizer, essa massa, que é a base da alimentação italiana, exerce uma grande influencia em todos que tem que prestar serviço ao estrangeiro. Por causa do *macarroni* todas se disputam a forma de luerar com os que vão de fóra, em geral prestando-lhes ou figurando prestar-lhes serviços que muitas vezes resultam em malefícios.

Por isso ha que não dar atenção a muitas ofertas, contentando-nos em agradecer o favor sem o aceitar.

Se antes de sair da estação dissémos ao carregador que nos leva as bagagens, o hotel para onde queremos ir, não será difficil que elle, para nos obsequiar, nos previna de que sabe que está cheio ou que é mau, aconselhando-nos um outro, detestavel, onde lhe dão para o *macarroni*.

Se dêmos a alguém o encargo de nos ajustar um trem, já se sabe que o cocheiro leva mais caro, porque tem que gratificar o corrector com uma commissão, para o *macarroni*.

Os trens, já que a elles nos referimos, são ali muito rasoaveis, e baratissimos; no preço, sendo notavel que trabalham mais barato do que a tabella. A parte dias ou epoca de grande affluencia, não duvidam fazer uma carreira por meia lira, e andar ás horas a uma lira, o equivalente aos nossos 200 réis. Para a estação, com bagagens e tudo, contentam-se com 2 liras.

Isto é ainda a influencia do *macarroni*, neste caso benefica para o viajante.

Alojado, pois, este, supponhamos, no centro da cidade antiga que é a parte constituida pelo Corso Humberto entre as praças Colonna e Veneza, um passeio de reconhecimento é indispensavel, devendo para isso tomar-se trem.

Não é preciso explicar ao cocheiro o que se quer ver, nem fazer-se acompanhar por guia; cada italiano em relação com estrangeiros é um *ciceroni* completo, conhecendo não só a cidade como toda a historia d'ella e seus governantes, desde os primitivos italos até o actual monarcha, com os factos que assignalam cada ruína, cada edificio, cada pedra, cada uma das sete colinas, a que se chama montes. Já se vê que todo este serviço lhe vale a eterna gorgeta, o sabido *macarroni*.

E' ainda por elle que um sem numero de rapazes e homens não nos deixa, na rua, offerecendo-nos albums de vistas, mosaicos baratos, fosforos, boquilhas e sobretudo bilhetes postaes.

Neste ponto não ha cidade mais economica; meio cento de bilhetes custa 50 centimos, isto é, um centimo (2 réis) cada um.

Já se vê que isto concorre para que seja a cidade eterna aquella d'onde o correio expede mais bilhetes illustrados, com o que o correio, isto é, o thesouro, lucra enormemente, e os visitantes são levados a esportular consideraveis verbas de estampilhas.

E' o estado a receber tambem o seu *macarroni* official.

CINTRA AO OCEANO

A direcção d'esta companhia convoca a assemblea geral extraordinaria para o dia 14, conforme o aviso que vae ne *Carteira dos Accionistas*. O fim d'esta reunião é buscar, ainda uma vez, os meios de regularizar a situação da companhia, compromettida, desde a sua origem, pelas más direcções que teve.

Os jornaes tem dito que a exploração vae ser sus-

pensa, e fazem um embroglio entre o serviço de tracção e iluminação, que ninguém os entende.

Os tremvias vão, com effeito, ser suspensos, por um mez, ou pouco mais, para se fazerem varias reparações na via, collocar os pára-raios na chaminé da fabrica e instalar um novo tanque de alimentação das caldeiras. O contracto com a camara permite a suspensão durante os 4 mezes d'inverno; é para sentir que se aproveite esta faculdade, porque o rendimento da linha, mesmo no inverno, permittia que a exploração não se interrompesse; mas é um necessidade imperiosa proceder áquellas obras que, todavia, não levarão todo aquelle tempo.

O que a direcção da companhia tem declarado á camara não poder cumprir é a parte que se refere á iluminação electrica. A area a illuminar é enorme e as condições do contracto dão á companhia um prejuizo certo importante que ella não póde supportar.

Está assim Cintra arriscada a ficar, ainda por muito tempo, sem iluminação electrica, se a camara não se resolver a tornar acceptaveis as condições do contracto.

A' assembléa vem assistir um director da sociedade Westinghouse.

Balanço ministerial

A *Tarde*, fazendo a resenha dos serviços prestados ao paiz pelo ministerio regenerador assignala, por cada ministro da ultima situação, as providencias que foram dadas sobre cada um dos ramos de administração publica que pela respectiva pasta correm.

D'essa relação aproveitamos o que respeita a caminhos de ferro, registando, com o devido louvor, o mais importante, como provas de actividade que foram dadas neste ramo pelos dois ministros, assignalando de uma forma bem sympathica a sua passagem no poder.

Durante aquelle ministerio isto é, de janeiro de 1901 a outubro de 1904 foram pelo ministerio das obras publicas resolvidos os seguintes assumptos:

Classificação da rede complementar das vias ferreas ao sul do Tejo; regularização e legalização das concessões das linhas: do Valle do Vouga; de Guimarães a Fafe e da Regoa a Chaves; contracto para a construcção e exploração do caminho de ferro de Mirandella a Bragança; auctorização para a construcção directo pelo Estado da linha da Regoa a Chaves; construcção e abertura á exploração dos troços da rede do Sul e Sueste, do Poço Barreto a Portimão e de Pias a Moura; construcção dos prolongamentos da mesma rede: primeiro lanço do Barreiro a Cacilhas, e de Faro a Olhão; modificação da organização do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado; criação da Caixa de Aposentações e soccorros do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do Estado; instituição de uma medalha com pensão de 10 a 20 por cento dos vencimentos para recompensar os bons serviços do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do Estado; criação da escola D. Amelia para instrucção dos empregados e operarios; aquisição de machinas, vagons e carruagens para as duas linhas; conclusão dos estudos das linhas da Livração a Cavez, de Valença a Monsão e Melgaço; construcção da ponte sobre o Corgo; construcção de perto de 40 kilometros de estradas confluentes a estações; aquisição de locomotivas para comboios expressos; de material circulante, como carruagens de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, vagons de carga, etc.; inauguração do serviço de restaurante nas linhas do Sul e Sueste; reforma radical das tarifas do Sul e Sueste; inauguração do expresso de Medina; lei de 1 de julho de 1903, ordenando a construcção da rede complementar dos caminhos de ferro do Estado; construcção das linhas da Regoa a Villa Real (quasi concluida e com o material circulante já encommendado); do Pocinho a Miranda (1.º troço), do ramal de Villa Viçosa (quasi concluido), de Setubal ao Sado (em trabalhos), de Faro a Tavira e Villa Real de Santo Antonio (quasi concluidos), do ramal de Contumil a Leixões; adjudicação das linhas de Braga a Guimarães (em estudo); de Braga a Monsão (em estudo); de Vianna a Ponte da Barca (em estudo); de Mirandella a Bragança (em construcção); de Portalegre a Fronteira e Aviz (em estudo); de Guimarães a Fafe (em construcção).

EMPRESTIMO

Realizou-se hontem a abertura das propostas para o emprestimo de 1.500 contos destinados aos caminhos de ferro do Estado.

Tinham sido convidados os Bancos de Portugal, Com-

mercial, Lisboa & Açores, Alliança, as Companhias dos Tabacos e dos Fosforos, a Sociedade Torlades, as casas H. Burnay, Fonseca, Santos & Vianna e H. Pinto da Fonseca.

As circulares de convite, segundo refere o *Popular*, eram do teor seguinte:

1.ª Os titulos do emprestimo da divida interna serão constituídos por obrigações nominativas ou ao portador, do typo e do valor nominal que forem propostos e o governo delibere acceptar, com o juro pagavel aos semestres vencidos, a contar de 1 de janeiro de 1905 e amortização por meio de quotizações semestrais, vencíveis em fins de junho e dezembro, sendo devida a primeira prestação de juro e amortização em 1 de julho de 1906.

2.ª A base do concurso será a quantia annual que fôr estipulada pelos proponentes para pagamento do juro e amortização, relativos á importancia liquida do emprestimo de mil e quinhentos contos de réis (1.500.000\$000 réis), livre de qualquer despesa de emissão ou commissão, ficando o governo unicamente obrigado á entrega dos titulos definitivos nos termos que forem accordados com os tomadores do emprestimo.

3.ª Os titulos serão reembolsaveis por sorteio ao par ou por compra no mercado, abaixo do seu nominal, á escolha do governo, no prazo de 60 annos, reservando-se o governo a faculdade de antecipar a amortização quando lhe convier.

4.ª O pagamento da importancia do emprestimo realizar-se-ha por prestações, sendo entregue 10 % no acto da assignatura do contracto definitivo, e o resto em cinco prestações mensaes annuaes até o fim do anno economico, vencendo-se a primeira em 31 de janeiro. Essas prestações serão entregues na Caixa Geral dos Depositos, no fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, á ordem do ministerio das obras publicas.

5.ª O pagamento do juro e amortização será feita pela junta de Credito Publico, á qual o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado entregará mensalmente as quantias necessarias, nos precisos termos da lei de 14 de julho de 1899 e seu regulamento de 2 de novembro do mesmo anno até findar a amortização.

6.ª Das receitas do fundo especial é consignada a parte necessaria para o serviço do emprestimo, a qual deverá ficar sempre isenta de qualquer outra applicação até final amortização ou reembolso dos titulos a cujo serviço é adstricta.

As propostas serão entregues em carta fechada ao conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado até á uma hora da tarde do dia 28 do corrente.

Additamento

1.º As epochas de pagamento fixadas na base 2.ª são modificadas, devendo-se entrar com 150.000\$000 réis na data da assignatura do contracto e cinco prestações de 270.000\$000 réis cada uma respectivamente, em 31 de janeiro, 31 de março, 31 de maio, 30 de junho e 31 de julho de 1905, liquidas de quaesquer despesa ou encargo.

2.º O praso para assignatura do contracto é de 15 dias, contados da data da adjudicação.

3.º As propostas serão abertas no dia 28 de novembro á 1 hora da tarde, podendo v. assistir a esse acto, caso assim o queira.

4.º As propostas deverão conter unicamente a importancia da annuidade a pagar pela administração dos caminhos de ferro do estado, durante o periodo da amortização.

5.º As propostas que contenham modificação ou alteração das clausulas do concurso, não serão admittidas, porque este versará unicamente sobre a despesa total annual representada pelo juro e amortização do emprestimo.

6.º Para evitar confusões provenientes da redacção da base 2.ª, observa-se que o que nella se teve em vista frizar foi que o governo recebe 1.500.000\$000 réis liquidos de qualquer despesa, obrigando-se em troca a dar a annuidade fixada para o juro e amortização referida como, naturalmente se subentende, ao capital nominal.

7.º Das receitas do fundo especial apenas se acha captiva de consignação a quantia de 84.607\$080 réis, juro e amortização do emprestimo realizado em 1903, unico encargo que sobre o mesmo fundo peza.

Apresentaram propostas as Companhias dos Fosforos e dos Tabacos.

A primeira propõe a annuidade de 83:024\$150 e declara que emitirá obrigações de 3 % com premio.

A segunda faz duas propostas: para o caso de serem as obrigações eguaes ás da 1.ª série a annuidade será a mesma ou 84:607\$080; se se consentir amortização com premios, a annuidade será de 79:085\$400. Por esta segunda proposta ha uma economia de 5:521\$680 réis em relação á annuidade da primeira série.

São absolutamente inexactas as informações que acérca d'este e dos anteriores concursos teem dado alguns jornaes, versando o assumpto com manifesta paixão, indesculpavel, pois a historia do emprestimo de 1903 fôr

feita no relatório apresentado em 11 de março ultimo ás camaras pelo sr. conde de Paçô-Vieira, relatório publicado no *Diário das Camaras*, e do qual demos largo extracto no nosso numero de 16 de março.

Houve um primeiro concurso com uma unica proposta real do Banco Lisboa & Açores, desdobrada aparentemente noutro da Sociedade Torlades. A annuidade era de 91:179\$550 e o praso de amortização de 65 annos. Resultava o juro de 5,88 %.

O Governo resolveu, muito bem, não adjudicar e abrir novo concurso em que se fixava o typo de 4 1/2 % para as obrigações. Houve apenas duas propostas: da Companhia dos Tabacos com a annuidade de 84:607\$080 e da casa Fonseca Santos & Vianna offerecendo obrigações de 4 1/2 % pela annuidade de 386.784 fr. ou de 4 % pela de 374.816 francos.

Conseguiu-se de ambas as casas que se obrigassem a tomar segunda série.

O Governo attendendo a que a operação proposta pela casa Fonseca Santos & Vianna era de divida externa e ficava sujeita á alea dos cambios e que a de 4 1/2 % que estava dentro das bases do concurso era menos favoravel que a da Companhia, adjudicou a esta o emprestimo e resolveu não tomar o compromisso para segunda série.

Procedeu-se neste terceiro concurso como no primeiro e segundo, convidando as mesmas casas e ainda a Companhia dos Fosforos, que pediu para ser admittida a apresentar proposta. Houve duas propostas, como nos concursos anteriores houve tambem duas, sem que se podesse allegar que foram arredados do concurso os restantes concorrentes.

Nem artigos de jornal afugentavam, nem um artigo de jornal é motivo para annullação de concursos.

Ganhou o Estado mais uma vez com a rivalidade de dois grupos financeiros, economizando 331:300\$000 réis nos 60 annos da amortização sem contar os respectivos juros.

Exposição de S. Luiz

Confórme se indica na frente d'este numero, o nosso jornal mereceu naquella exposição a medalha de bronze.

Esta recompensa para a qual em nada concorremos, porque *a pessoa alguma e por fôrma alguma* recomendámos ou puzemos em evidencia a nossa collecção que ali mandámos é-nos, por isso, muito lisongeira, sendo conferida por um jury dos mais competentes engenheiros de caminhos de ferro, num paiz onde as vias ferreas assumem a maior importancia.

E' mister não escurecer que o resultado lisongeiro que os expositores portuguezes obtiveram naquella exposição recebendo 410 medalhas—muito maior proporção que a de todos os paizes europeus—se deve em grande parte aos bons officios do nosso commissario e ministro nos Estados-Unidos o sr. Visconde d'Alte e á boa organização dos trabalhos sob a sollicita direcção do sr. conselheiro Alfredo Lecocq.

Director da Companhia Real

Como é sabido, o sr. engenheiro Paul Chapuy, director geral da Companhia Real, na sua ultima viagem a Paris, apresentou ao *comité* a sua demissão, fundando-se no facto de lhe ter sido offerecida naquella capital uma vantajosa posição numa sociedade industrial.

O *comité*, acceitou essa resolução, e consta-nos que procura preencher a vaga deixada pelo sr. Chapuy por um distincto engenheiro francez, que em breve tenciona propôr ao Conselho de administração.

Podemos ainda informar de fonte segura que o sr. Gravier engenheiro chefe da Tracção foi a Paris, não chamado telegraphicamente pelo *comité*, como publicaram alguns jornaes, mas no goso de uma licença que já muito anteriormente tinha pedido, e para assumpto puramente de familia, voltando em breve a reassumir as suas funcções.

PARTE FINANCEIRA CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia do Caminho de ferro de Cintra á Praia das Maças

Por ordem do ex.^{mo} presidente d'assembléa geral e a pedido da administração d'esta Companhia é convocada a assembléa geral extraordinária para o dia 14 de dezembro proximo pelas 2 horas da tarde, no escriptorio da Companhia, rua d'Assumpção, 99, 2.º, para apreciar a situação financeira da Companhia e decidir sobre o eventual augmento de capital por emissão d'acções e obrigações ou outra qualquer solução.

As acções devem ser depositadas com antecipação indicada no art. 9.º dos estatutos no escriptorio da Companhia ou na casa bancaria José Henriques Totta, rua do Ouro, 73.

Lisboa, 26 de novembro de 1904. — O secretario d'assembléa geral, Augusto Nunes de Carvalho.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de novembro de 1904.

Dois emprestimos para caminhos de ferro foram nos ultimos dias abertos á subscrição, em Portugal.

O de 1.500 contos para as linhas do Estado é tratado aqui em artigo especial; o outro, mais modesto, é o de 540 contos feito pela companhia de Guimarães, por meio de obrigações de 90\$000 réis com juro de 4 1/2 por cento.

A subscrição aberta na segunda feira começou logo a ser muito concorrida, e como o praso só termina no dia 5 de dezembro, é natural que a somma seja coberta mais de uma vez.

Como se vê do annuncio que vae na penultima pagina (e a que não damos cabimento nesta secção pela sua grande extensão) estas obrigações serão reembolsaveis ao par, dentro do prazo maximo de 99 annos, por sorteo ou compra no mercado. O preço effectivo da emissão é de 80\$000 réis por cada obrigação; por isso, esta vantajosa applicação de capital tem garantido o juro de 5,06 por cento.

O prolongamento do caminho de ferro de Guimarães a Fafe vae em augmento, mercê da iniciativa energica da administração da companhia, devendo abrir á exploração no fim do proximo anno.

Para o custeio d'esse prolongamento é mais que sufficiente o rendimento actual da linha em exploração, pois esse rendimento, depois de feitas todas as amortizações e pago o encargo do juro e amortização das obrigações que tem em circulação, já hoje é superior ao encargo do juro e amortização da emissão que se annuncia.

A rigorosa administração que tem tido esta companhia, especialmente por parte do seu gerente o sr. Antonio de Moura Soares Velloso, é verdadeiramente exemplar. Os seus titulos de juro fixo, estão perfeitamente em dia, as acções tem premio no mercado, sabendo-se que o dividendo tem sido pequeno ainda por simples medida de prudencia.

Os balancetes que regularmente aqui publicamos, mostram bem o estado prospero da companhia.

Durante a quinzena quasi todos os valores mantiveram a anterior cotação, excepto os que são base de activo jogo bolsista—caso que se dá com os Tabacos e Fosforos, ficando aquelles mais acima da cotação anterior uns 4\$000 réis e perdendo estas 2\$200 réis em relação a 15 do corrente, com as de Moçambique e Zambesia, que tiveram importantes operações em resultado das injustificadas altas na bolsa de Paris. Grande affluencia ás acções da Companhia Nacional fez que ellas subissem a 7\$000 réis e seus proximos.

Dos bancos destacou-se o Lisboa & Açores que subiu rapidamente de 115\$000 réis até 116\$000 réis.

Os cambios não se agravaram, apesar da proxima compra de trigos cuja entrada foi auctorizada.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	45 3/4	45 5/8	Desconto no Banco de Portugal...	5 1/2 %
" cheque...	45 3/16	45 1/8	No mercado....	5 %
Paris 90 d/v.....	628	630	Cambio do Brazil.	12 1/2
" cheque.....	633	635	Premio da libra...	\$800
Berlim 90 d/v....	256	257		e
" cheque....	260	261		\$805
Francfort 90 d/v.	256 1/2	257 1/2		
" cheque...	260 1/2	261 1/2		
Madrid cheque...	775	785		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	NOVEMBRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	—
Lisboa : Inscriptões de assent.	39,60	—	39,55	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	39,50	—	—
» coupon ..	39,10	39,10	39,10	39,10	38,05	39,10	39,10	39,10	39,10	39,10	39,10	39,05	—	—
Obrig. 4 % 1888.....	20.800	20.850	20.850	20.850	—	20.800	20.850	20.850	20.850	20.900	20.900	—	—	—
» 4 % 1890 assent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 % 1890 coupon	—	—	—	—	49.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 4 1/2 % assent	57.500	—	57.500	57.800	—	57.800	57.800	57.800	57.800	—	58.000	58.000	—	—
» 4 1/2 % coupon int ..	57.300	—	—	58.000	57.800	57.800	—	—	57.800	—	57.500	—	—	—
» externo 1.ª série.....	69.500	69.400	69.500	69.500	69.700	69.600	69.700	69.600	69.700	69.700	69.700	69.600	69.500	—
» Tabacos coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Accções B. de Portugal.....	174.000	—	—	—	173.800	174.000	174.000	174.000	—	174.000	175.000	175.000	—	—
» » Commercial	—	—	—	—	—	—	137.400	—	—	—	—	—	—	—
» » Nac. Ultramarino ..	—	110.000	—	110.000	109.500	—	109.100	—	—	—	—	—	109.000	—
» » Lisboa & Açores	114.500	—	114.000	114.000	114.650	—	115.000	116.200	116.700	116.000	116.150	116.000	—	—
» Tabacos coupon	127.800	129.500	130.500	131.500	131.700	132.000	132.500	132.000	132.500	132.500	—	132.100	132.200	—
» Comp. Phosphoros	67.000	66.800	66.000	65.900	65.500	65.300	65.300	65.000	64.900	64.100	63.900	64.300	—	—
» » Real	47.600	—	48.000	48.000	—	49.500	49.650	—	—	—	—	—	—	—
» » Nacional	6.100	—	7.000	6.950	6.950	7.000	7.000	6.950	—	6.950	7.000	7.000	—	—
Obrig. prediaes 6 %	—	—	93.200	—	93.200	93.200	—	—	—	—	93.000	—	93.000	—
» » 5 %	89.500	89.500	89.500	—	—	89.600	89.750	89.600	89.600	—	89.600	90.000	90.500	—
» C.ª Phosphoros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Real 3 % 1.º grau ..	79.400	—	—	—	—	79.400	—	—	—	—	—	—	—	—
» » » 3 % 2.º »	47.250	47.400	47.500	48.000	48.500	48.700	48.400	48.400	48.300	—	48.200	48.000	48.600	—
» » Nacional	68.400	68.500	69.000	—	69.300	69.700	70.000	70.000	70.100	70.000	69.500	69.500	70.000	—
» » Atravez d'Africa	—	—	—	92.000	92.000	92.000	—	92.000	—	91.900	91.900	91.900	91.900	—
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	64,45	64,40	64,65	64,75	64,80	64,75	64,80	64,75	64,75	64,65	64,55	—	—	—
Accções Comp. Real	—	228	227,50	232	—	233	—	235	—	—	235	—	—	—
» Madrid-Caceres	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	—	—
» Madrid-Zaragoza	286,50	286	288	294	294	290	297	296	293	—	—	—	—	—
» Andaluzes	165	162	170	173	170	171,50	174,50	175	174	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	374,50	—	374,50	—	375	375	375	—	—	376	375	—	—	—
» » 2.º »	223	223	225	226	229,50	230	230	228	229,50	230	229	—	—	—
» » Beira Alta	141	143,50	144	144,50	144	—	144,50	144	144,50	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres	126,50	126	—	127	129	126,50	127	128	—	—	129	—	—	—
Londres : 3 % portuguez	64,62	64,75	64,25	64,75	64,75	65	65	65	65	64,87	64,75	—	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	84,88	—	—	84,75	—	—	85	—	85	—	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1904			1903			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1904	1903	1904	1903
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida	29 4 Nov 693	98.260.000	141.789	693	94.009.412	135.655	4.088.213.000	3.943.580.450	144.632.550	—
		5 11 »	88.462.000	127.650	»	85.993.434	124.088	4.176.675.884	4.029.573.884	147.101.116	—
	Nova rede garantida	29 4 Nov 380	13.564.000	35.694	380	13.802.588	36.322	587.874.000	570.878.550	16.995.450	—
		5 11 »	14.050.000	36.973	»	12.683.566	33.377	601.924.000	583.562.166	18.361.834	—
COMPANHIA REAL	Vendas Novas	29 4 Nov 70	1.528.000	21.828	—	—	—	69.064.000	—	—	—
		5 11 »	1.367.000	19.528	—	—	—	70.431.000	—	—	—
Sul e Sueste		11 20 Set. 538	45.871.395	85.262	518	48.731.130	94.075	912.386.301	914.946.500	—	2.560.199
		21 30 »	46.764.376	86.922	»	45.205.650	87.269	959.150.677	960.152.150	—	1.001.473
Minho e Douro		1 10 » 358	52.078.049	145.469	358	51.744.078	144.536	945.656.547	926.331.225	19.325.322	—
		11 20 »	46.548.759	130.024	»	48.929.929	136.675	992.205.306	975.261.154	16.944.152	—
Beira Alta		15 21 Out. 253	9.977.582	39.437	253	9.660.142	38.182	350.087.803	336.002.986	14.084.817	—
		22 28 »	9.785.334	38.677	»	7.462.749	29.497	359.873.137	343.465.735	16.407.402	—
Nacional — Mirandella e Vizeu		21 27 Out. 105	2.078.974	19.799	105	2.023.675	19.263	82.356.075	80.120.382	2.235.693	—
		28 3 Nov »	2.578.850	24.560	»	2.352.381	22.403	84.934.925	82.473.763	2.462.162	—
Guimarães		—	—	—	34	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto à P. e Famalicão		1 30 Set. 64	16.080.643	251.260	64	16.187.278	252.926	105.215.545	100.516.840	4.698.705	—
		28 3 Nov 3656 Ps.	2.239.269	608	3656 Ps.	2.410.411	659	94.094.598	93.991.126	103.468	Ps.
Norte de Hespanha		4 10 »	2.500.098	679	»	2.598.011	710	96.594.696	96.592.137	2.559	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zaragoza — Alicante		29 4 Nov 3650	2.295.750	628	3650	2.382.419	652	86.788.283	86.229.228	559.055	—
		5 11 »	2.183.797	598	»	2.090.384	572	88.972.080	88.319.612	652.468	—
Andaluzes		22 28 Out. 1067	470.436	440	1067	428.297	401	18.341.549	17.729.481	612.068	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid-Caceres		29 4 Nov 429	95.681	223	429	96.868	225	4.034.163	4.056.375	—	22.211
		5 11 »	75.897	176	»	88.994	207	4.110.060	4.145.369	—	35.309
		12 18 »	86.964	202	»	95.357	222	4.197.025	4.240.726	—	43.701
Zafra a Huelva		29 4 » 180	40.012	222	180	49.276	273	1.820.950	1.972.779	—	151.829
		5 11 »	47.909	266	»	45.850	254	1.868.859	2.018.628	—	149.769

Publicações recebidas

Associação de soccorros mutuos dos empregados no commercio e na industria.—D'esta associação recebemos um mappa em que por decennios resume o movimento d'aquella associação, e que mandou imprimir por ocasião de celebrar o seu 50.º anniversario.

E' o melhor elemento de propaganda de que pôde fazer uso. Os algarismos são eloquentes.

Fundada a associação em 1854, fechou o primeiro decennio com mil socios; pois em 1904 conta já 3.878.

No fim do primeiro decennio, o capital social era de 14:556\$161 réis; em outubro de 1904 era de 240:479\$410.

Tornam-se inuteis quaesquer commentarios.

Agradecemos o exemplar e o convite que recebemos para assistir ás festas com que celebraram a sua entrada no meio seculo.

Associação Commercial dos Lqistas de Lisboa.—Da gerencia d'esta associação recebemos o *Relatorio e Contas* relativo ao anno de 1903.

Como mostra o relatorio, e de todos é bem conhecido, esta associação, bem merece não só dos seus associados como tambem de todo o paiz, ao qual presta relevantes serviços. Ninguém ignora como esta benemerita associação tem concorrido para o progresso e civilização de Lisboa, prestando o seu valiosissimo auxilio á Associação da Imprensa para fazer do carnaval em Lisboa uns festejos á altura das primeiras capitães civilizadas.

Não ficou surda ao appello feito pela Sociedade Litteraria Almeida Garrett para realizar a trasladação do eminente escriptor.

Os seus trabalhos para que se realize uma efficaz fiscalização dos generos alimenticios, ninguem os ignora, bem como não são ignorados os auxilios que prestou aos famintos de Cabo Verde.

E' talvez a unica associação que comprehende o seu papel, a alta missão que incumbe a todas as associações nas conquistas do progresso, na marcha para a civilização.

Agradecemos o exemplar que nos enviou.

TRACÇÃO ELECTRICÁ

Lisboa

Começaram já os trabalhos para o assentamento dos carris, ligando a rua do Ouro com o bairro da Graça.

Esta linha, pela Sé e Santa Luzia, foi aqui lembrada, em tempo, na nossa *Gazeta*.

Mas parecia-nos muito mais conveniente que a travessia do quadrilatero da baixa se fizesse pela rua d'El-Rei, muito mais larga e de menor transito que a da Conceição.

Na linha da Estrella os trabalhos vão já bastante adiantados, estando já assentes os carris na rua de S. João da Matta e na da Santissima Trindade. Nas ruas de Buenos Aires, Navegantes, João de Deus e largo da Estrella, apenas falta collocar os postes que hão de supportar os fios aereos.

Porto

A grande questão que nesta cidade se levantou a proposito da concessão da viação electrica foi resolvida pelo governo mandando á Camara Municipal abrir concurso publico.

Estados-Unidos

A *Toronto and Niagara Power Company* adquiriu o terreno necessario para o estabelecimento de uma linha de transmissão electrica da cascata do Niagara a Toronto. A distancia entre os dois pontos é de oitenta e seis milhas. Será a linha mais extensa de todas que partem do Niagara.

A linha terá um ramal de tres milhas e meia de extensão, partindo de Islington, até New Toronto.

*
A *Empresa dos caminhos de ferro centraes do Estado de Nova York* vae substituir as locomotivas a vapor actualmente em exercicio por quarenta locomotivas electricas.

As novas machinas desenvolvem a força de 2.800 cavallos e podem rebocar comboios de 345 toneladas, com a velocidade de 75 milhas á hora.

As locomotivas a vapor que tinha em serviço a Empresa tinham apenas a força de 1.500 cavallos e a maxima velocidade que desenvolviam era de 90 milhas á hora.

As novas locomotivas teem dois freios e podem caminhar tanto para traz como para deante.

As vias ferreas da Europa

Tomamos do *Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer* a seguinte estatística sobre o desenvolvimento da rede ferroviaria da Europa desde o fim do anno de 1898 ao fim do anno de 1902:

Paizes	Km. explorados em		Superficie em km²	População em milhares por 100 km²	Extensão explorada em	
	1898	1902			1903	por 1000 habitantes
Allemanha:						
Prussia...	29.559	32.465	348.600	34.473	9,3	9,4
Baviera...	6.520	6.832	75.900	6.176	9,0	11,1
Saxonia...	2.785	2.940	15.000	4.202	19,6	7,0
Vurtenbergue...	1.632	1.906	19.500	2.169	9,8	8,8
Bade.....	1.890	2.088	15.100	1.868	13,8	11,2
Alsacia-Lorena.	1.771	1.891	14.500	1.719	13,0	11,0
Outros estados...	5.403	5.578	52.100	5.760	10,7	9,7
Total...	49.560	53.700	540.700	56.367	9,9	9,5
Austria-Hungria com Bosnia e Herzegovina.	35.113	38.041	676.500	47.118	5,6	8,1
Grã-Bretanha e Irlanda...	34.668	35.591	314.000	41.450	11,3	8,6
França...	41.704	44.654	536.400	38.962	8,3	11,5
Russia da Europa com a Finlândia	42.535	52.339	5.390.000	105.542	0,9	4,5
Italia.....	15.715	15.942	286.600	32.475	5,6	5,9
Belgica...	6.089	6.629	29.500	6.694	22,5	9,9
Paizes Baixos e Luxemburgo.....	3.164	3.311	35.600	5.341	9,3	6,2
Suissa....	3.708	3.997	41.490	3.325	9,7	12,0
Espanha..	13.048	13.770	496.900	17.961	2,7	7,7
Portugal..	2.362	2.409	92.600	5.429	2,6	4,4
Dinamarca.	2.605	3.105	38.500	2.449	8,1	12,7
Noruega...	1.981	2.344	322.300	2.221	0,7	10,6
Suecia....	10.240	12.177	447.900	5.136	2,7	23,9
Servia....	570	578	48.300	2.494	1,2	2,3
Romania..	3.051	3.177	131.300	5.913	2,4	5,4
Grecia....	952	1.035	64.700	2.434	1,6	4,3
Turquia da Europa, Bulgaria, Rumelia.	2.569	3.142	267.000	9.824	1,1	3,1
Malta, Jersey, Man.	110	110	1.100	372	10,0	3,0
Total...	269.744	296.051	9.761.300	391.507	2,8	7,4

LINHAS PORTUGUEZAS

Coimbra á Louzã.—Foi no dia 22 lavrada uma escriptura nas notas do notario Cosmelli, pela qual a companhia dos caminhos de ferro do Mondego contracta com a companhia Real a exploração d'esta linha por meio de *forfait* em condições semelhantes ás adoptadas para a linha dos Meridionaes.

E' empreiteiro dos trabalhos o distincto engenheiro, nosso collaborador, o sr. Poças Leitão, e fiscal por parte da companhia o sr. Oliveira Bello.

No dia seguinte a companhia realizou um contracto com os seus credores, ficando, assim, rehabilitada.

As estações da nova linha que principiará, como se sabe, na estação de Coimbra-cidade e terá 30 kilometros são:

Ceiria, Tremos, Moinhas, Miranda, Padrão e Louzã, servindo as povoações de Castello Vouga, Lamas, Semide, Rio de Vide, Espinhal, Cumieira, Penella, Podentes, Rabagal, Goes, Coral d'Ermo, Varzea, Foz de Arouce, Pampilhosa, Serpins, Castanheira, Villarinho, Alvares, Cadafaz e Colmeal.

Livração a Amarante. Foi já presente ao conselho superior de obras publicas o projecto d'este lanço da linha do Valle de Tamega, acompanhado do reconhecimento de Cahide a Amarante.

Estação da Alfandega do Porto.— Foi approvedo o projecto do muro de caes insubmersivel para alargamento da estação da alfandega e o respectivo orçamento na importancia de 169:000\$000 réis. No proximo numero daremos noticia circumstanciada d'esta obra que melhora consideravelmente as condições do serviço naquella estação.

Paragem em Rio Tinto.— Foi dada paragem de 1 minuto em Rio Tinto aos comboios n.º 3 e 12 da linha do Minho.

Estação do Carrequeiro.— Foi mandado construir um caes de topo e a respectiva linha e uma retrete naquella estação.

Linha de Ponte de Sôr.— Foi adjudicada a empreitada n.º 4 de terraplenagens e obras de arte por 19:530\$000 e mandado abrir novo concurso, por 20 dias para as empreitadas n.ºs 5, 6, 7 e 8 por ter havido conluio dos concorrentes.

Estes dois lanços e o anterior sommam 40 kilometros d'extensão.

Estremoz a Villa Viçosa.— Para evitar a demora na abertura á exploração proveniente de uma trincheira muito extensa em rocha de pessima qualidade, foram tomadas providencias para abreviar a execução das terraplenagens d'essa empreitada e mandado fazer o assentamento de via a partir da nova estação de Estremoz conduzindo-se o material pela estrada ordinaria.

O excesso da despesa é compensado pela receita de exploração proveniente de se concluir a construcção alguns mezes mais cedo. Por esta forma enquanto a trincheira se abre, assenta-se a linha.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

As velocidades maximas dos comboios das linhas francezas das diversas companhias são as que constam da relação seguinte:

Réde de Oeste

Paris-Trouville — 220 km. de percurso em 3^h 40^m ou 69,5 km. de velocidade—Paris-Rouen—140, 1,34, 89,2—Chartres-Rouen—123, 1,34, 78,5—Paris-Evreux—108, 1,22, 79,0.

Réde de Orleans

Angoulême-Bordeus — 139 km. de percurso em 1^h 30^m ou 92,6 km. de velocidade—Paris-Aubrais—119, 1,21, 88,2—Poitiers-Angoulême—113, 1,14, 91,6—Les Aubrais-St. Pierre—112, 1,12, 93,3—St. Pierre-Poitiers—101, 1,08, 89,0.

Réde do Estado

Chartres-Chateau du Loir—130 km. de percurso em 2^h 07^m ou 64,4 km. de velocidade—Bordeus-Dax—148, 1,48, 82,2.

Réde de P. L. M.

Paris-Laroche — 170 km. de percurso em 2^h 07^m ou 80,3 km. de velocidade—Laroche-Dijon—160, 2,1, 79,3—Paris-Laroche—153, 2,11, 71,0—Dijon-Mâcon—125, 1,34, 79,8—Valence-Avignon—124, 1,30, 82,7.

Réde do Norte

Paris-Calais — 298 km. de percurso em 3^h 20^m ou 89,5 km. de velocidade—Paris-Bolonha—254, 2,49, 90,2—Paris-Arras—192, 2,5,

92,2—Paris-Burigny—181, 1,52, 97,0—Paris-St. Quentin—154, 1,35, 97,2—Paris-Amiens—131, 1,23, 92,4—Paris-Longlan—126, 1,18, 96,6.

Réde de Leste

Paris-Troyes 167 km. de percurso em 2^h 7^m ou 78,8 km. de velocidade—Paris-Rennes—156, 1,57, 79,5—Paris-Epernay—142, 1,44, 82,0.

ITALIA

O grupo financeiro que se propunha construir uma via ferrea electrica entre as cidades Agnola e Teramo nos Abruzzos, seria com a bitola normal e de grande potencial, resolveu, em virtude do parecer dos engenheiros, construir uma linha reduzida destinada principalmente a viajantes.

Attingirá a altitude de 2.000 metros.

GRECIA

A Grecia possui actualmente 1.035 km. de vias ferreas ordinarias com a bitola estreita, geralmente 4^m.

635 km. pertencem a companhias particulares: as linhas do Pireu-Athenas Peloponésio e as da Thessalia.

O estado concedeu uma subvenção kilometrica e participa nos lucros quando sejam superiores a 7 %.

253 foram construidos pelo Estado, compreendendo-se nesta extensão algumas linhas de cremalheira.

110 são exclusivamente de companhias particulares que não receberam auxilio algum do Estado: linhas do Pireu-Athenas, Volo-Lechonia, Pyrgos-Katakolo, assim como as da Attica.

37 tiveram subvenção kilometrica do estado que participa nos lucros.

ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

O pessoal empregado nas vias ferreas da confederação em fins de 1903 era de 1.189.345 individuos, sendo 91.071 nas administrações; 399.592 na conservação e vigilancia das linhas; 228.280 na conservação do material circulante; 518.390 na tracção; 1.982 em varios serviços.

Na tracção havia 225.422 machinistas, 91.383 guardas freios. A media é de 5,94 empregados por milah.

Companhia Através d'Africa

Relatorio do conselho d'administração

Apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1904

(Continuado do n.º 406)

Annexo A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Coupon de 1 de julho de 1903 e 1 de janeiro de 1904	522 641\$507	
Menos: differença de cambio levado á c/ de Reclamações	101.970\$257	420.671\$250
Pago por gastos d'administração ..		20.514\$000
Idem por gastos geraes		10.927\$936
Idem por despesas em Londres ...		11.679\$562
Idem por commissões e transferencias		1.729\$424
Pago por gastos geraes d'exploração		372.323\$354
Differença em diversas c/ para fechar		100\$684
		837.946\$210
Importancia transferida para a c/ de Lucros suspensos		189.567\$788
		1.027.513\$998

Credito

Recebido d'alugueis de parte do predio no Porto	890\$000	
Idem de juros do deposito em poder dos Trustees	536\$775	
Subvenção segundo o contracto ...	873.578\$158	
Menos: rendimento da linha pelas tarifas antigas	208.790\$320	664.787\$838
Coupon em obrigações pertencentes á Companhia, etc		20.627\$500
Lucro em trabalhos feitos nas officinas em Loanda		4.141\$865
Rendimento geral da linha		336.030\$020
Adeantamentos que tinham sido levados a esta c/ anteriormente, agora cobrados		500\$000
		1.027.513\$998

Annexo B

Desenvolvimento da conta de Reclamações

Saldo do anno anterior	5.122.911\$562	
Diferença de câmbio durante o anno:		
Em coupon	101.970\$257	
Em material e diversos	20.735\$705	122.705\$962
Juros pagos durante o anno:		
Ao thesouro pelo contracto de 20 d'outubro de 1894	71.927\$974	
Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo)	28.053\$775	
Ao ministerio da fazenda por adeantamentos	105.519\$517	
Juros da conta de supprimentos por contracto de 17 de janeiro de 1896	10.784\$155	
A diversos	18.140\$183	234.425\$604
Reducção no rendimento do café ..	35.803\$295	
	5.515.846\$423	

Annexo C

Desenvolvimento da conta de Exploração

Debito

Material circulante. — Valor do existente a mais do caderno de encargos	105.840\$874	
Moveis e utensilios. — Idem, idem	51.023\$204	
Machinas e accessorios. — Idem, idem	36.470\$407	
Armazens geraes. — Material existente	123.001\$156	
Tracção e officinas. — Idem, idem	1.273\$289	
Combustivel. — Existente	1.008\$530	
Via e obras. — Material existente ..	3.995\$160	
Impressos. — Existentes	2.680\$533	
Gastos geraes d'exploração — a saber:		
<i>Lubrificação e iluminação.</i> — Oleos, azeite, petroleo, cebo, etc.	8.572\$690	
<i>Combustivel.</i> — Carvão	37.951\$613	
<i>Serviço medico e do hospital.</i> — Vencimento do medico, pessoal e despesas	6.520\$385	
<i>Armazens geraes.</i> — Vencimento do pessoal e despesas	8.157\$554	
<i>Trafego.</i> — Annuncios, cartazes e indemnizações	337\$145	
<i>Direcção e serviços centraes.</i> — Vencimento do director, pessoal e despesas	31.675\$188	
<i>Via e obras.</i> — Ferias, despesas e material empregado na linha	160.205\$161	
<i>Passagens.</i> — Do pessoal para Loanda ..	5.734\$480	
<i>Movimento.</i> — Vencimento do pessoal e despesas	43.205\$741	
<i>Tracção e officinas.</i> — Material miúdo, vencimento do pessoal e despesas	69.963\$397	372.323\$354
Importancia passada para Lucros e Perdas (rendimento da linha) ..	336.030\$020	
	1.033.646\$527	

Credito

Contas a liquidar — Importancia d'estas	19.554\$081	
Rendimento da linha	336.030\$020	
Diferença nas tarifas do café	57.739\$026	
Importancia transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes d'exploração)	372.323\$354	
Saldo	248.000\$046	
	1.033.646\$527	

(Continúa).

Avisos de serviço

Companhia Real das Caminhos de ferro Portuguezes

Tarifas especiaes combinadas com as linhas da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca.

Desde 7 de dezembro de 1904 e por exigencia das linhas espanholas, as expedições feitas ao abrigo das tarifas especiaes S. F. n.ºs 1 e 2 de grande-velocidade e S. F. n.ºs 3 e 4 de pequena ve-

locidade serão acceitas unicamente em portes pagos até a fronteira de Villar Formoso, sendo cobrados em Hespanha os portes correspondentes ao percurso restante.

Lisboa, 15 de novembro de 1904.

Arrematações

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações, durante o anno de 1905

Até o dia 20 de dezembro proximo futuro pela 1 hora da tarde esta Companhia receberá propostas em carta fechada, dirigida, ao sr. Engenheiro em Chefe da Exploração em Lisboa, estação de Santa Apolonia para a venda de agua, café, refrescos, fructas e doces nas estações e apeadeiros abaixo indicados.

Chellas, Braço de Prata, Olivaes, Sacavem, Povoia, Alverca, Alhandra, Villa Franca, Carregado, Azambuja, Reguengo, Morgado, Muge, Marinhaes, Agolada, Curuche, Quinta Grande, S. Torquato, Lavre, Canha, Sant'Anna, Valle de Santarem, Valle Figueira, Matto Miranda, Torres Novas, Lamarosa, Payalvo, Chão de Maças, Caxarias, Albergaria, Vermoil, Pombal, Soure, Formoselha, Taveiro, Coimbra B, Coimbra, Souzellas, Mealhada, Mogofores, Oliveira do Bairro, Quintans, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja, Valladares, Gaia, Barquinha, Tancos, Praia, Tramagal, Abrantes, Bemposta, Ponte de Sôr, Changa, Crato, Assumar, Santa Eulalia, Cunheira, Pezo, Castello de Vide, Marvão, Campolide, S. Domingos, Bemfica, Porcalhota, Queluz, Barcarena, Cacem, Cintra, Sabugo, Mafra, Malveira, Pero Negro, Dois Portos, Runa, Ramalhal, Outeiro, Bombarral, S. Mamede, Obidos, Bouro, S. Martinho, Cella, Vallado, Martigança, Marinha, Monte-Real, Monte-Redondo, Guia, Lourical, Telhada, Verride, Alcantara T, Alcantara M, Junqueira, Belem, Pedrouços, Algés, Dáfundo, Cruz Quebrada, Caxias, Paço d'Arcos, Santo Amaro, Oeiras, Carcavellos, Parede, S. João do Estoril, Estoril, Mont-Estoril, Cascaes, Alferrarede, Mouriscas, Alvega, Belver, Barca da Amieira, Fratel, Rodam, Sarnadas, Alcains, Lardoza, Castello Novo, Alpedrinha, Valle Prazeres, Penamacor, Alcaide, Fundão, Tortosendo, Covilhã, Caria, Belmonte, Benespera, Sabugal.

São prevenidos os proponentes de que:

1.º — No involucro das propostas além do endereço deverá indicar-se o seguinte: *Proposta para a venda d'agua.*

2.º — As propostas deverão estipular claramente o preço fixo offerecido para todo o anno desde 1 de janeiro até 31 de dezembro de 1905, considerando-se nullas e de nenhum effeito as que se apresentarem fóra d'estas condições.

3.º — As demais condições estão patentes na Repartição Central da Exploração em Lisboa, e nas estações acima indicadas.

Lisboa, 20 de novembro de 1904.

Leilão

Em 12 de dezembro proximo futuro e dias seguintes ás 11 horas da manhã, por intermédio do Agente de Leilões, sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 108 das disposições communs, ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 12 d'outubro de 1904, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados todos os dias não santificados até 10 do referido mez de dezembro inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa 24 de novembro de 1904.

N.º 99.555, de Lisboa a Porto-Campanhã, 4 caixas, 3 de cocho-nilha e 1 de essencias, pezando 448 kilos, consignado a Augusto David Silva.

45.928, Alcantara a Porto-Campanhã, 7 grades de azulejos, pesando 164 kilos, consignadas a Louis Pratviel.

8.345, Praia a Ponte de Sôr, 1 barco, 300 kilos de peso, consignado a Manuel Serra.

45.907, Alcantara-Terra a Santarem, 10 volumes de madeira pitch-pine, spruce e pau santo, 686 kilos de peso, consignado á Camara Municipal da Chamusca.

B 216, Barcarena a Lisboa-Rocio, 1 mala de roupa, 35 kilos de peso.

7.977, Rio Tinto a Lisboa P., 4 caixas de vinho, 90 kilos de peso, consignadas a José Fernandes.

6.868, Monte Redondo a Lisboa P., 1 vagon com 207 sacos de serradura, 7.300 kilos de peso, consignado a Agostinho Mathias.

6.878, Monte Redondo a Lisboa-P., 1 vagon com 217 sacos de serradura, 7.940 kilos de peso, idem.

18.880, Elvas a Lisboa-R., 2 barris de manteiga, 44 kilos de peso, consignados a Jeronymo Martins & Filho.

87.158, Porto-Campanhã a Alcantara-T., 4 caixas de vinho, 82 kilos de peso, consignadas a Vieira & Santos.

83.328, Torres Novas a Alcantara-T., 2 caixas com fôrmas de gesso, 150 kilos de peso, consignadas a João José do Valle.

89.053, Porto-Campanhã a Coimbra, 1 caixa de ferragens, 30 kilos de peso, consignado a Lemos & C.^a

70.525, Lisboa Municipio a Coimbra, 1 fardo de fazendas, 23 kilos de peso, consignado a Luiz Antonio Fernandes Motta.

53.376, Aveiro a Santarem, uma porção de tijolos, 4.200 kilos de peso, consignada a Antonio Ferreira.

37.246, Elvas a Santarem, uma porção de junça, 1.420 kilos de peso, consignada a Francisco Pires Ferraia.

1.284, Tui a Lisboa-P., 6 volumes de aço, 800 kilos de peso, consignado a L. Oliveira Poello.

6.981, Monte Redondo a Lisboa-M., 1 vagon com 238 sacos de serradura, 8.560 kilos de peso, consignado a Agostinho Mathias.

17.679, Mogofores a Abrantes, 1 casco de azeite, 930 kilos de peso, consignado a Manoel da Costa Lima & Filho.

Uma porção de vigotas, 3.000 kilos de peso.

4 vagons com desperdícios de cortiça.

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Linha de Evora

Prolongamento de Evora a Ponte de Sôr

Por conveniencia para os interesses do Estado, e em harmonia

com o artigo n.º 1.º do programma do concurso para adjudicação das empreitadas n.ºs 4, 5, 6, 7 e 8 de terraplenagens e obras de arte para construcção da linha de Evora a Ponte de Sôr, por portaria de 24 do mesmo mez foram rejeitadas as propostas apresentadas no concurso publico que teve logar em 19 do mez corrente, referentes ás empreitadas n.ºs 5, 6, 7 e 8, sendo apenas adjudicada a empreitada n.º 4.

Por isso se faz publico que pelas doze horas da manhã do dia 17 de dezembro proximo, na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste, nesta cidade, Largo de S. Roque, n.º 22, 1.º andar, e perante uma commissão presidida pelo engenheiro-director, terá logar o concurso para adjudicação de quatro empreitadas de terraplenagens e obras de arte para a construcção do segundo lanço da 1.ª secção e do primeiro lanço da 2.ª secção do prolongamento do caminho de ferro de Evora a Ponte de Sôr, compreendidos entre a Senhora da Graça e Valle do Poço, as quaes tem os n.ºs 5, 6, 7 e 8, e são comprehendidas, respectivamente, entre os perfis n.ºs 444 a 501, 501 a 148, 148 a 388 e 388 a 496 dos projectos approvados.

As bases da licitação, que será em carta fechada, são: para a empreitada n.º 5, de 11:600\$000 réis, para a n.º 6, de 39:800\$000 réis, para a n.º 7, de 33:000\$000 réis, e para a n.º 8, de 8:700\$000 réis.

Para admissão ao concurso é necessario fazer previamente os depositos provisorios: de 290\$000 réis para a empreitada n.º 5; de 1:495\$000 réis para a n.º 6; de 825\$000 réis para a n.º 7 e de 217\$500 réis para a n.º 8.

Os projectos, cadernos de encargos e condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção todos os dias, das dez horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 26 de novembro de 1904.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

ALCOBAÇA

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

BRAGA-BOM JESUS

Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista.— Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CINTRA **Hotel Nunes.**— Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. **Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis.** — Proprietario, João Nunes

CINTRA

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

GUIMARÃES

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

HAMBURGO

Walter Muths & Sautler.— Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

LISBOA

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

MAFRA

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

MONT' ESTORIL

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

NAZARETH

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

PARIS

Ad. Seghers.— Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

PORTO

Grande Hotel do Porto.— Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO

Hotel Continental.— Rua Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO

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

PORTO

A' La Ville de Paris.— Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco da Bandeira, 39, 1.º

SETUBAL

Grande Hotel Esperança.— Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1\$200 a 2\$500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA

Gran Fonda de Madrid.— Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez.— Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA

Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — **Grandehotel de 1.ª ordem.** — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (EMF)

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

COMPANHIA REAL

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

Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
8-5 m.	8-33 m.	8-50 m.	9-18 m.	9-30 m.	9-45 m.
12-30 m.	1-3 n.	—	—	—	—

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	6-15 m.	7-24 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-54 m.	7-45 m.	8-54 m.
9-10 m.	9-46 m.	9-26 m.	9-32 m.	9-10 m.	9-46 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-38 m.	10-32 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-56 m.	11-32 m.	10-40 m.	11-16 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-58 m.	11-54 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 t.	1-20 t.	12-26 m.	1-2 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-40 t.	2-16 t.	1-18 t.	2-24 t.	1-40 t.	2-16 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-48 t.	2-54 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-10 t.	3-46 t.	3-26 t.	3-32 t.	3-10 t.	3-46 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-38 t.	4-32 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-36 t.	5-42 t.	4-40 t.	5-16 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-48 t.	5-54 t.	4-45 t.	5-50 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-26 t.	6-32 t.	6-10 t.	6-46 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-18 t.	7-24 t.	6-15 t.	7-24 t.
7-40 t.	8-16 m.	7-48 t.	8-54 m.	7-40 t.	8-16 m.
7-45 t.	8-50 m.	7-48 t.	8-54 m.	7-45 t.	8-50 m.
9-15 n.	10-20 n.	9-18 n.	10-24 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-16 n.	10-56 n.	11-32 n.	10-40 n.	11-16 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-58 n.	11-54 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-25 n.	1-15 n.	12-26 n.	1-2 n.	12-25 n.	1-15 n.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.	9-50 m.	10-21 m.
11-30 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	11-30 m.	12-21 t.
1-50 t.	2-21 t.	2-33 t.	3-3 t.	1-50 t.	2-21 t.
3-50 t.	4-21 t.	4-33 t.	5-3 t.	3-50 t.	4-21 t.
4-50 t.	5-21 t.	5-33 t.	6-3 t.	4-50 t.	5-21 t.
7-20 t.	7-51 t.	8-33 n.	9-3 n.	7-20 t.	7-51 t.
9-30 n.	10-21 n.	11-45 n.	12-15 n.	9-30 n.	10-21 n.

Lisboa-Rocio		Cacem		Lisboa-Rocio	
9-50 n.	10-32 n.	11-35 n.	12-15 n.	9-50 n.	10-32 n.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-59 m.	6-25 m.	7-29 m.
7-25 m.	8-30 m.	6-40 m.	7-39 m.	7-25 m.	8-30 m.
8-50 m.	9-54 m.	7-49 m.	8-48 m.	8-50 m.	9-54 m.
10-50 m.	11-54 m.	9-4 m.	10-3 m.	10-50 m.	11-54 m.
11-35 t.	12-15 t.	11-4 t.	12-3 t.	11-35 t.	12-15 t.
12-50 t.	1-50 t.	1-7 t.	2-3 t.	12-50 t.	1-50 t.
3-3 t.	4-7 t.	3-4 t.	4-3 t.	3-3 t.	4-7 t.
5-15 t.	6-7 t.	4-32 t.	5-28 t.	5-15 t.	6-7 t.
6-22 t.	7-26 m.	5-30 t.	6-5 t.	6-22 t.	7-26 m.
8-50 n.	9-46 n.	6-38 n.	7-39 t.	8-50 n.	9-46 n.
10-50 n.	11-46 n.	9-10 n.	10-3 n.	10-50 n.	11-46 n.
12-20 n.	1-20 n.	10-45 n.	11-37 n.	12-20 n.	1-20 n.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
7-10 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	7-10 m.	7-54 m.
8-35 m.	9-19 m.	8-40 m.	9-16 m.	8-35 m.	9-19 m.
9-42 m.	10-26 m.	9-40 m.	10-24 m.	9-42 m.	10-26 m.
10-53 m.	11-17 m.	10-40 m.	11-24 m.	10-53 m.	11-17 m.
11-42 t.	12-26 t.	11-40 m.	12-24 t.	11-42 t.	12-26 t.
1-42 t.	2-26 t.	12-40 t.	1-24 t.	1-42 t.	2-26 t.
2-42 t.	3-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	2-42 t.	3-26 t.
3-42 t.	4-26 t.	2-40 t.	3-24 t.	3-42 t.	4-26 t.
4-42 t.	5-26 t.	3-40 t.	4-24 t.	4-42 t.	5-26 t.
5-42 t.	6-26 t.	4-40 t.	5-24 t.	5-42 t.	6-26 t.
6-42 t.	7-26 t.	5-40 t.	6-24 t.	6-42 t.	7-26 t.
7-42 t.	8-26 t.	6-40 t.	7-24 t.	7-42 t.	8-26 t.
8-42 t.	9-26 t.	7-40 t.	8-24 t.	8-42 t.	9-26 t.
9-42 n.	10-26 n.	8-40 t.	9-24 n.	9-42 n.	10-26 n.
—	—	9-40 n.	10-24 n.	—	—
—	—	10-40 n.	11-24 n.	—	—

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
12-42 t.	1-40 m.	7-24 m.	8-20 m.	12-42 t.	1-40 m.
10-42 n.	11-40 n.	2-26 t.	3-24 t.	10-42 n.	11-40 n.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
4-42 t.	5-40 m.	5-23 m.	6-48 m.	4-42 t.	5-40 m.
cp 4-55 t.	6-0 t.	6-24 t.	7-47 t.	cp 4-55 t.	6-0 t.
5-42 t.	7-0 t.	7-24 t.	8-24 n.	5-42 t.	7-0 t.
cp 6-0 t.	7-0 t.	7-24 t.	8-24 n.	cp 6-0 t.	7-0 t.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
5-0 m.	7-5 m.	7-27 m.	9-26 m.	5-0 m.	7-5 m.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
7-40 m.	9-46 m.	10-25 m.	12-40 t.	7-40 m.	9-46 m.
3-30 t.	5-58 t.	8-50 n.	11-23 n.	3-30 t.	5-58 t.

Setil		Santarem		Setil	
7-40 m.	8-10 m.	8-40 m.	9-9 m.	7-40 m.	8-10 m.

Setil		Entroncamento		Setil	
2-50 t.	5-11 t.	5-30 m.	7-15 m.	2-50 t.	5-11 t.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
a 9-15 m.	e 1-16 t.	k 7-20 t.	o 12-5 n.	a 9-15 m.	e 1-16 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	
r 7-0 m.	7-47 t.	4-35 m.	5-42 t.	r 7-0 m.	7-47 t.
p 9-20 m.	12-14 n.	11-0 m.	11-53 n.	p 9-20 m.	12-14 n.
a 4-30 t.	10-40 n.	4-35 t.	5-0 m.	a 4-30 t.	10-40 n.
7-5 t.	11-34 m.	a 4-20 t.	10-40 n.	7-5 t.	11-34 m.
9-30 n.	7-20 m.	7-55 t.	5-40 m.	9-30 n.	7-20 m.

Aveiro		Porto		Aveiro	
3-55 m.	6-38 m.	7-7 m.	9-40 m.	3-55 m.	6-38 m.
10-15 m.	1-2 t.	6-7 t.	8-44 n.	10-15 m.	1-2 t.
4-46 t.	7-47 t.	—	—	4-46 t.	7-47 t.

Ovar		Porto		Ovar	
7-30 m.	9-16 m.	10-9 m.	11-57 m.	7-30 m.	9-16 m.
2-25 t.	4-13 t.	4-32 t.	6-36 t.	2-25 t.	4-13 t.
7-6 t.	8-51 n.	12-32 n.	2-16 n.	7-6 t.	8-51 n.

Espinho		Porto		Espinho	
7-0 m.	8-8 m.	6-42 m.	6-44 m.	7-0 m.	8-8 m.
9-30 m.	10-57 m.	8-33 m.	9-33 m.	9-30 m.	10-57 m.
1-30 t.	2-37 t.	12-7 t.	1-9 t.	1-30 t.	2-37 t.
4-55 t.	6-6 t.	3-32 t.	4-34 t.	4-55 t.	6-6 t.
8-40 n.	9-46 n.	7-2 t.	8-4 n.	8-40 n.	9-46 n.
11-25 n.	12-31 n.	9-39 n.	10-34 n.	11-25 n.	12-31 n.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-36 m.	6-0 m.	7-46 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.	9-30 m.	10-41 m.
1-25 t.	3-10 t.	11-0 m.	12-36 t.	1-25 t.	3-10 t.
3-35 t.	6-50 t.	10-0 n.	11-40 n.	3-35 t.	6-50 t.

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
p 9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	3-42 t.	p 9-20 m.	8-43 n.
11-5 m.	6-30 m.	6-40 t.	5-0 m.	11-5 m.	6-30 m.
9-30 n.	—	—	—	9-30 n.	—

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
p 9-20 m.	6-30 t.	8-43 m.	3-42 t.	p 9-20 m.	6-30 t.
11-5 m.	7-5 t.	5-25 t.	5-0 m.	11-5 m.	7-5 t.
9-30 n.	—	—	—	9-30 n.	—

Lisboa		Guarda		Lisboa	
p 9-20 m.	2-39 n.	3-50 t.	5-0 m.	p 9-20 m.	2-39 n.
11-5 m.	7-5 t.	—	—	11-5 m.	7-5 t.
9-30 n.	10-22 m.	12-20 n.	3-42 t.	9-30 n.	10-22 m.

Setil		Vendas Novas		Setil	
4-7 m.	7-46 m.	4-0 m.	7-10 m.	4-7 m.	7-46 m.
9-28 m.	11-20 m.	11-43 m.	2-14 t.	9-28 m.	11-20 m.
5-30 t.	7-9 t.	7-10 t.	9-24 n.	5-30 t.	7-9 t.

Lisboa-Rocio		T. Vedras		Figueira	
12-25 t.	3-39 t.	10-0 m.	6-50 t.	12-25 t.	3-39 t.

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES

Sociedade anonyma de responsabilidade limitada. Séde n'esta cidade do Porto

Emissão de obrigações auctorizada pela carta de lei de 1 de agosto de 1899, pelos estatutos da Companhia e pelas assembléas geraes de 28 de maio de 1903 e 31 de outubro ultimo.

Emissão de 6.000 obrigações prediaes hypothecarias, de 90\$000 réis cada uma, do total nominal de 540:000\$000 réis, gozando de quatro e meio por cento de juro annual, pagos aos semestres, sendo 2\$025 réis em 30 de junho e 2\$025 em 31 de dezembro de cada anno. **Este rendimento é isento de qualquer imposto e de todos aquelles a que fosse obrigado pelas leis em vigor, durante o prazo de 30 annos**, em virtude da lei de 14 de julho de 1899 e do alvará de 14 de maio de 1903. Estas obrigações são reembolsaveis, dentro do prazo maximo de 99 annos, por sorteios ou por compra no mercado.

Preço effectivo da emissão 80\$000 réis por cada obrigação do nominal de 90\$000 réis, dando o rendimento annual de 5 e seis centesimos por cento, ou 4\$050 réis, pagos aos semestres.

Pagaveis nas seguintes prestações e datas	Na subscrição	5\$000 réis	
	Na repartição	10\$000 "	
	Em 15 de janeiro de 1905	10\$000 "	
	Em 15 de fevereiro de 1905	10\$000 "	
	Em 15 de março de 1905	10\$000 "	
	Em 15 de abril de 1905	10\$000 "	
	Em 15 de maio de 1905	10\$000 "	
	Em 30 de junho de 1905	12\$975 "	deduzido o 1.º semestre
Por cada obrig. a pagar neste dia, Liquido a pagar		77\$975 "	

Estas obrigações vencem, portanto, juro desde o 1.º de janeiro do proximo anno de 1905, e o 1.º semestre, ou 2\$025 réis, que será pago em 30 de junho proximo equivale a receber-se o juro de 5 por cento, com relação ás épocas dos pagamentos das prestações, e mais um bonus de 880 réis, pelo que reduz o preço effectivo de cada obrigação para 79\$120 réis.

Desde a repartição mediante o desconto de 5 por cento ao anno, podem ser pagas as restantes prestações, o que reduzirá o preço effectivo da obrigação para 76\$960 réis. Neste caso ficará vencendo juro a partir do 1.º de julho proximo.

A primeira amortização annual será effectuada dentro do proximo anno de 1905.

Os srs. subscriptores que não entrarem com as prestações nos seus respectivos vencimentos, ficarão sujeitos ao juro da móra á razão de sete por cento ao anno, podendo a Companhia mandar vender os titulos por sua conta, sem necessidade de citação, quando aquellas prestações em atraso não sejam pagas no prazo maximo de sessenta dias da data da 1.ª prestação vencida e não paga;

Os titulos serão de uma obrigação, nominativa ou ao portador e de coupons, á escolha dos srs. subscriptores que teem de o declarar no acto da repartição;

No acto da subscrição entregar-se-hão cautelas nominaes ou ao portador para serem trocadas opportunamente pelos respectivos titulos;

No caso da subscrição exceder o numero das 6.000 obrigações será feito rateio proporcional, garantido o minimo de 5 obrigações.

Estas obrigações teem como garantia não só a hypotheca de toda a construcção do caminho de ferro de Guimarães a Fafe, auctorizada pela carta de lei de 1 de agosto de 1899, como tambem teem mais em reforço d'essa garantia a de qualquer outro rendimento da Companhia.

Os rendimentos da Companhia, depois de feitas todas as amortizações e pago o encargo do juro e amortização das obrigações que tem em circulação, já são hoje superiores ao encargo do juro e amortização da presente emissão. Portanto, ainda quando nada rendesse o novo Caminho de Ferro de Guimarães a Fafe, o que por forma alguma se pôde imaginar, seriam já sufficientes os actuaes rendimentos livres da Companhia para poderem garantir o seu integral pagamento.

As garantias acima mencionadas já foram devidamente consignadas ás obrigações d'esta emissão por escriptura publica de hypotheca lavrada em 18 do corrente mez nas notas do notario sr. dr. Augusto Corado de Campos e será opportunamente, registada no Tribunal do Commercio d'esta cidade.

A Companhia contrae este emprestimo para converter em obrigações não só o capital de mais de 200 contos que já tem dispendido na construcção do Caminho de Ferro de Guimarães a Fafe, como tambem para occorrer aos restantes desembolsos para a sua completa construcção, a qual já está muito adeantada e espera-se poder-se abrir á exploração em fins do proximo anno de 1905.

E', pois, esta emissão offerecida ao publico nas condições da mais perfeita segurança para os capitaes que a ella concorrerem e para os seus respectivos juros, visto ser representada por titulos prediaes hypothecarios, e além d'isso garantidos por outro rendimento da Companhia e com plena preferencia e privilegio sobre o seu capital accionista de 300:000\$000 réis realizado.

A subscrição estará aberta desde segunda feira, 28 do corrente mez de novembro, até segunda, 5 do proximo mez de dezembro, no escriptorio da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, rua de Cedofeita, 291, Porto, e nos seguintes locaes:

Porto.....	Banco Alliança—Rua Mousinho da Silveira, 228.
	Banco Commercial do Porto—Rua Ferreira Borges.
	José Martins Fernandes Guimarães & C.ª—Rua do Almada, 116.
Lisboa.....	Henry Burnay & C.ª—Rua Bella da Princeza, 10.
Braga.....	Banco do Minho.
	Gomes & Mattos.
Guimarães....	Manoel Pinheiro Guimarães & C.ª—Largo do Toural.
Fafe.....	José Maria Gonçalves,

E nas estações da linha: — Trofa — Louzado — Santo Thyrsó — Caniços — Negrellos — Lordello — Vizella — Guimarães.

Póde-se desde já subscrever por correspondencia para os logares acima indicados.

Porto, 25 de novembro de 1904.

Pela Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

O GERENTE,

Antonio de Moura Soares Velloso.



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 5 de Dezembro sahirá o paquete **Magdalena** para **Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Markgraf**. Sahirá a **19** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Helgoland**. Sahirá a **6** de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sahirá a **7** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Santos**. Sahirá a **16** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Magellan**. Sahirá a **13** de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Chili**. Sahirá a **12** de dezembro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Gibraltar, vapor inglez **Malaga**. Espera-se de **2** a **3** de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



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



Hamburgo, vapor allemão **Belgrano**. Sahirá a **12** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **São Paulo**. Sahirá a **19** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Troja**. Sahirá a **4** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (recebe carga em Nova York), vapor espanhol **Alicante**. Sahirá a **2** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vap. inglez **Oporto**. Sahirá a **3** de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Cyril**. Sahirá a **7** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Londres e Antuerpia, vap. espanhol **Her-rera**. Sahirá a **2** de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Moratin**. Sahirá a **4** de dezembro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella e Mossamedes, vapor portuguez **Loanda**. Sahirá a **7** de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



Montevideo, Buenos Aires e Rosario, vapor allemão **Sevilla**. Sahirá a **19** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Clement**. Sahirá a **7** de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão **Amazonas**. Sahirá a **13** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



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



Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Tijuca**. Sahirá a **2** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rotterdam e Hamburgo, vapor allemão **San Nicolas**. Sahirá a **5** de dezembro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rotterdam, Antuerpia e Rremen, vap. allemão **Halle**. Espera-se a **5** de dezembro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



S. Miguel, Terceira Graciosa (St.^a Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a **5** de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Southampton, vapor inglez **Danube**. Espera-se a **8** de dezembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Thiago, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Bolama**. Sahirá a **8** de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oropesa**. Sahirá a **14** de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Tanger, Barcelona, Cete e Marselha, vap. francez **S. Philippe**. Sahirá a **5** de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Magdalena**. Sahirá a **5** de dezembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o