

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antuerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietario-director-editor

REDACTOR PRINCIPAL

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDACTOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

Endereço telegraphico: Camiferro

LISBOA

SUMMARIO

O TRAFEGO DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO EM 1901, por J. Fernando de Souza	27
IMPORTACOES EM 1903	101
PARTE OFFICIAL — Portarias de 2 e 16 de março do Ministerio das Obras Publicas e portarias de 10 e decreto de 28 de março do Ministerio da Marinha	100 a 102
NOTAS DE VIAGEM — VIII — Os Pyreneos — De Bayonna ás montanhas — Cauterets — Luz — Circo de Gavarnie	102
O PORTO DE LONDRES	104
COMPANHIA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO	101
PARTE FINANCEIRA — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes	101 e 105
O TRANSFRICANO	106
AUTOMOBILISMO	106
TRACÇÃO ELECTRICÁ	106
LINHAS PORTUGUEZAS — Signalização das estações — Apeadeiro dos Arcos — Linha do Pocinho a Miranda — Estrada de acesso da estação de Cabrélla — Passagem de Marateca — Lourenço Marques — Quelimane — Companhia Nacional — Mossamedes — Swazilandia	106
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Italia — Africa — America — Argentina — Indo-China	107
NOTAS VARIAS	107
AVISOS DE SERVIÇO	108
ARREMATACOES	108
AGENDA DO VIAJANTE	110
HORARIO DOS COMBOIOS	111
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA	112

O trafego

dos Caminhos de ferro do Estado,
em 1904

Tão costumado se estava a ver subir rapidamente nestes ultimos annos as receitas do trafego nas linhas do Estado, que tem sido para muitos motivo d'espanto a depressão que tiveram em 1904 as do Sul e Sueste, como se essas receitas não dependessem das vicissitudes de multiplos e complexos phenomenos economicos e apenas obedecessem, como a progressão arithmetica, a uma lei mathematica e inflexivel de crescimento.

Não será pois ocioso explicar esse facto.

Mais interessante será porém analysar os dados estatisticos relativos aos dois grupos de linhas que o Estado explora, comparando-os com os dos annos anteriores. Isso vou fazer.

E' deveras animador o rapido incremento que tiveram as receitas dos caminhos de ferro portuguezes depois da depressão causada pela crise economica, tornada manifesta em 1890 e nos annos seguintes.

Em 1890 tinham attingido 5.466 contos para toda a rede do paiz com 2.083 k. em exploração, descendo a 5.195 para 2.300 k. em 1892. Em 1894 attingiram 5.307 contos em 2.353 k.

Começou então um periodo de constante e rapido crescimento, elevando-se as receitas em 1903 a 8.490 contos em 2.404 k. Um augmento de 3.183 contos ou 60 % em 9 annos, tendo a extensão da rede crescido apenas 51 k. ou 2,1 %!

Se do exame do conjuncto passarmos ao das linhas

do Estado, encontramos, correspondendo ás mesmas datas, os seguintes numeros:

Em 1890, 1.576 contos em 828 k. Em 1892, 1.569 contos para a mesma extensão de linhas. Em 1894, 1.617 contos sem alteração da extensão. Em 1903, 2.515 contos em 876 k.

O augmento foi de 898 contos ou 55 % na receita e de 48 k. ou 5,8 % na extensão.

Esse augmento deu-se principalmente de 1899 em diante. Nesse anno attingiram com effeito as receitas 1.916 contos ou mais 299 contos que em 1894.

O augmento nos quatro annos seguintes foi de 590 contos e deu-se pela seguinte fórma:

	K.	Contos	Crescim. annual
1899	834	1.916	
1900	843	2.080	+ 164
1901	846	2.232	+ 152
1902	858	2.420	+ 188
1903	876	2.515	+ 95

Se agora analysarmos separadamente as receitas dos dois grupos de linhas nesse periodo, vemos que no Sul e Sueste conservaram-se quasi estacionarias no periodo decorrido de 1890 até 1896, em que foram de 724 contos para a mesma extensão. Nos ultimos annos accentuou-se o crescimento como mostram os seguintes dados:

	K.	Contos	Crescim. annual
1899	475	864	
1900	485	914	+ 50
1901	488	1.023	+ 109
1902	510	1.148	+ 125
1903	518	1.231	+ 83

O augmento foi pois de 367 contos em 4 annos.

No Minho e Douro as receitas que em 1890 foram de 930 contos em 353 k., tinham-se elevado a 1.051 contos em 1899 para 358 k.

Nos ultimos annos houve as seguintes receitas:

	K.	Contos	Crescim. annual
1899	358	1.051	
1900	"	1.166	+ 115
1901	"	1.209	+ 43
1902	"	1.271	+ 62
1903	"	1.283	+ 12

O augmento foi de 232 contos em 4 annos.

Se analysarmos separadamente as receitas de passageiros e de mercadorias, chegamos aos seguintes resultados:

Passageiros

	Numero		Receita	
	Sul-Sueste	Minho-Douro	Sul-Sueste	Minho-Douro
1890	340.915	400.289	256	467
1899	485.340	1.121.577	321	478
1903	629.280	1.554.080	403	556

Mercadorias (g. v. e p. v.)

	Numero de toneladas		Receitas em contos	
	Sul-Sueste	Minho-Douro	Sul-Sueste	Minho-Douro
1890	166.708	246.975	390	463
1899	263.647	384.221	543	573
1903	404.133	435.538	828	727

Nas linhas do Estado as receitas de passageiros subiram de 799 contos em 1899 a 959 em 1903 e as de mercadorias de 1.416 a 1.555. O augmento foi pois de 160 contos nas primeiras e 439 nas segundas, accusando assim um periodo de rapida melhora das condições economicas nas regiões por ellas servidas.

Todos os numeros que temos citado referem-se, claro está, ao trafego liquido de impostos. Tomei para origem do ultimo periodo analisado o anno de 1899 por ter sido o ultimo em que vigorou o regimen administrativo anterior ao usado pela lei de 14 de julho de 1899.

Vejamos agora os resultados de 1904:

A extensão explorada foi de 358 kilometros no Minho e Douro e 527 kilometros no Sul e Sueste, total 885 kilometros ou mais 9 kilometros que em 1903.

Este augmento deu-se no Sul e Sueste.

As receitas attingiram 2.493 contos ou menos 22 contos que em 1903.

No Minho e Douro houve um augmento de 26 contos e no Sul e Sueste uma diminuição de 48 contos que se elevou com os impostos a 51 contos.

Analiseemos em separado as estatisticas de cada grupo:

No Minho e Douro houve 1.687.631 passageiros contra 1.556.080 em 1903 ou mais 133.551.

Para esse trafego concorreram as 3 classes pela forma seguinte:

	1. ^a	2. ^a	3. ^a
1904	111.200	279.717	1.296.714
1903	106.853	263.448	1.183.779
Diferença +	4.347	16.269	112.935

O producto dos passageiros (captivo de impostos) foi o seguinte:

1904	642.357.3295 réis
1903	601.065.3386 »
Diferença +	41.292.9909 »

Nas bagagens e recovagens houve 27.138 toneladas contra 28.464 em 1903. O producto da g. v. foi de réis 172.768.3917 ou menos 7.768.3441 réis que em 1903.

Na pequena velocidade houve 435.983 toneladas, contra 417.074 no anno anterior, 24.787 cabeças de gado contra 29.443 e 599.839.3103 réis (captivos de impostos) contra 605.517.3320 réis ou mais 18.909 toneladas, e menos 4.626 cabeças de gado e 5.708.3217 réis.

Se se notar que em 1904 a saída dos vinhos do Douro foi escassa vê-se que apesar d'essa causa accidental de depressão das receitas, foram animadores os resultados da exploração das linhas do Minho e Douro. Em janeiro de 1905 já houve um augmento de 11 contos sobre igual mez do anno anterior. No verão devem-se abrir á exploração os troços da Regoa a Villa Real e de Mirandella a Valdez. Anima-se o trafego de vinhos. E' pois de esperar sensível augmento de receita.

Se passarmos agora á analyse do trafego do Sul e Sueste, notamos que houve os seguintes passageiros em caminho de ferro.

	1. ^a	2. ^a	3. ^a	total
1904	49.473	132.645	516.369	698.487
1903	48.647	124.113	456.520	629.280
Diferença... +	826	8.532	59.849	69.207

A esse movimento corresponderam as seguintes receitas, captivas de impostos:

1904	380.876.3894 réis
1903	379.830.3200 »
Diferença +	1.046.0694 »

A desproporção entre o augmento de receitas e o do numero de passageiros explica-se por dois factos: o desvio, embora pequeno, de passageiros para Lisboa e para o Norte pela linha de Setil e o grande incremento de passageiros a curtas distancias nos tramways do Algarve pela abertura das estações de Olhão e Fuzeta. E' interessante essa estatistica e convém referir os dados principaes.

Para os tramways do littoral do Algarve foram vendidos em 1904 os seguintes bilhetes:

	2. ^a	3. ^a	Total
Estações	10.819	67.519	78.338
Conductores	2.857	28.003	30.860
Total	13.676	95.522	109.198

A receita foi de 3:052.5470 na 2.^a classe, 9:849.3300 na 3.^a: total 12:901.3770, o que dá a média de 118 réis por passageiro.

Dos 78.338 bilhetes vendidos nas estações, 20.106 foram vendidos em Olhão num periodo de 7 mezes e meio. Segue Faro com 19.290, Silves com 6.566, Portimão com 5.338, Fuzeta, com 5.173 em 4 mezes e Estombar com 4.271.

Os bilhetes vendidos pelos conductores nos ultimos 4 mezes do anno, em que já estava aberta á exploração a linha até a Fuzeta, foram 15.396, tantos como nos 8 mezes anteriores.

Na via fluvial houve, em 1904, 425.242 passageiros contra 440.493, ou menos 15.251 que em 1903, descendo o rendimento de 51:373.3640 para 49:711.3205 ou menos 1:659.3435. A causa d'essa differença foi o movimento occasional determinado em 1903 pela visita a Lisboa dos reis de Inglaterra e de Espanha. A abertura da linha de Vendas Novas a Setil não teve influencia sensível: poucos passageiros preferiram, para as relações com Lisboa, a nova linha.

Na grande velocidade notam-se os seguintes resultados:

	Tonellad.	Gado e carros	Receita
1904	18.598	2.247	126:766.3475
1903	17.502	2.258	124:062.3880
Diferença	+ 1.096	- 11	+ 2:703.3495

Foi a pequena velocidade que deu logar á grande quebra das receitas atraz indicadas, como o provam os seguintes numeros:

Em 1904 transportaram-se 374.408 tonelladas ou menos 12.223 que em 1903 e 81.331 cabeças de gado contra 86.335 ou menos 3.004.

A receita da pequena velocidade, captiva de impostos, foi de 684:969.3966 ou menos 41:717.3647.

A diminuição foi de 35:274.3554 nas mercadorias a peso, 1:821.3140 no gado e o resto nos diversos.

Diversas causas explicam essa depressão.

Perdeu-se como era natural e de razão o percurso entre Lisboa e Vendas Novas do trafego do sul para o norte, no qual avultam cerca de 2.000 tonelladas de lã. Perdeu-se igual percurso dos tabacos enviados de Lisboa para além de Vendas Novas em virtude dos contractos da Companhia dos Tabacos com a Companhia Real, que lhe dá compensações do que paga a mais por differença de percurso nas expedições para o sul. Foram igualmente desviadas algumas cortiças. A exportação de minérios afrouxou muito. A causa principal e cuja influencia sobreleva enormemente a de todas as outras foi, porém, a má colheita cerealifera. Não está completa a estatistica de 1904, mas a dos trigos recebida pela estação do Barreiro basta para elucidação.

Em 1904 receberam-se ali 25.558 toneladas* de trigo contra 43.071 toneladas em 1903 ou menos 17.513 toneladas. Nessa diminuição nenhuma influencia teve a linha do Setil, pela qual seguiram apenas em todo o anno 108 toneladas de trigo vindas das estações do Sul e Sueste.

Já o anno de 1903 fôra de colheita escassa, pois em 1902 o Barreiro tinha recebido 62.352 toneladas.

E' curiosa a seguinte nota da recepção de trigos e expedição de adubos naquella estação nos ultimos sete annos:

	Trigo	Adubos
1898	23.210	10.110
1899	15.715	15.726
1900	17.232	22.792
1901	44.854	27.209
1902	62.352	38.484
1903	43.071	40.230
1904	25.558	35.558

Aos adubos expedidos do Barreiro em 1904 ha que juntar 5.696 toneladas expedidas pela via Setil, que não tiveram porém influencia na receita, pelo sistema adoptado na tarifa respectiva.

Na via fluvial transportaram-se 38.385 toneladas de

grande e pequena velocidade contra 42.940 em 1903, menos 4.555 toneladas, e a receita respectiva foi de 18:582\$570 réis, contra 29:235\$950 réis, ou menos 10:653\$380 réis.

Transportaram-se 735 carruagens e cabeças de gado, menos 680 que em 1903, com a receita de 793\$120 réis, ou menos 608\$140 réis.

A grande diferença havida proveio principalmente da redução da tarifa da via fluvial, que sendo até princípios de 1904 de 600 réis para a primeira tonelada e 400 réis para as seguintes, foi reduzida a esta unica taxa. E como as remessas são quasi todas inferiores a uma tonelada, foram beneficiadas pela nova tarifa como se vê pelo producto médio que foi de 480 réis por tonelada em 1904 e 680 réis em 1903.

A diminuição da tonelagem é principalmente devida às lãs e aos tabacos.

No conjunto do trafego de via fluvial a receita desceu de 82:007\$850 em 1903 a 69:086\$895 réis em 1904, ou menos 13:920\$955 réis.

Como se viu, as depressões de receitas occorridas são produzidos por factos pela maior parte excepcionaes e passageiros.

Bastará uma rasoavel colheita de cereaes e o recrutamento de actividade do transporte de cortiças para dar logar a um acrescimo de receitas, avolumado ainda pelo trafego dos troços que neste anno são abertos á exploração.

Antes de encerrar o presente estudo convém mencionar a receita de impostos em 1904, que foi de 78:225\$410 réis no Sul e Sueste e 106:705\$205 réis no Minho e Douro, pertencendo portanto ao fundo especial cerca de 39 contos dos excessos sobre as quantias que teem de ser entregues ao Thesouro.

O anno de 1905 deve ser de maiores receitas que o de 1904.

Não deve pois haver duvidas sobre a possibilidade de caminhar, prudentemente mas com desafogo, na tarefa encetada de acrescentar novas linhas ás que o Estado explora e por essa fórma impulsionar o progresso economico das regiões extremas do paiz.

J. Fernando de Sousa.

Importações em 1903

Referimo-nos, num estudo anterior, aos resultados economicos do anno de 1903, apreciados na estatistica especial do commercio e navegação, publicação da direcção geral de estatistica e dos proprios nacionaes ha pouco tempo distribuida.

Occupámo-nos então das exportações do nosso paiz para os paizes estrangeiros, e da metropole para as colonias.

Devemos completar esse estudo, apreciando agora as importações, o seu valor, a sua proveniencia e a sua natureza.

A importação de mercadorias foi computado em 76.880,2 contos, entrando nesta cifra 567 contos em moeda de ouro e prata.

Comparada com a cifra accusada pela exportação, 49.477,3 contos, vê-se que ha um desequilibrio na balança de 27.402,9, faltando-nos portanto cerca de metade da importancia da nossa exportação para se compensar a diferença que temos.

O desequilibrio, não contando o ouro e a prata, é de 76.343,2 — 48.110,4 ou 28.202,8. Maior portanto.

Embora a perspectiva não seja risonha deve reflectir-se que não é só pela balança commercial que se aprecia a riqueza dos paizes e a sua prosperidade, e que pôde por isso haver um desequilibrio accusado na estatistica pelos numeros com que se avaliam as cifras das importações e das exportações, sem que por esse facto seja legitimo affirmar que, onde a importação fôr superior á exportação, ha começo ou continuação de ruina.

Thorald Rogers diz: «muitos compatriotas nossos são ainda accessiveis a esta apprehensão e a velha theoria da balança do commercio reina ainda em varios espiritos. Um governo pôde dispensar mais do que a nação

ganha, mas a totalidade das despesas individuaes não pôde ultrapassar o ganho total da nação.

Bom é todavia procurar attingir o equilibrio entre as importações e as exportações que representam a quota parte da riqueza dos povos, isto é, o juro do capital de que dispõem e o salario do trabalho que desempenham».

Convém por isto examinar o andamento ou a lei d'este factor economico induzida das cifras relativas a annos anteriores.

As importações em 1902, 1901, 1900 e 1899 foram respectivamente: 70.298,6; 73.908,9; 76.539,5; 67.829,6. As diferenças entre as exportações e importações nos mesmos annos foram tambem:

26.489,8; 28.529,8; 27.640,9; 21.518,2 contos.

O anno de 1903 está, a tal respeito, entre o de 1902 e o de 1901 e sensivelmente igual ao anno de 1900. Quer dizer, que o desequilibrio commercial estatistico se encontra estacionario ou quasi estacionario.

Se, porém, se attender a que o movimento commercial foi de 126.357,5 contos em 1903 e que é o maior do quinquenio, reconhece-se que houve uma actividade commercial superior e maior margem de lucros que ficaram no paiz.

Na cifra da importação geral a verba da importação para consumo foi em 1903 de 58.506 contos, cifra que durante os ultimos 5 annos só foi excedida em 1900 pois attingiu então 59.724,4.

Examinemos sobre que generos de pauta incide principalmente a importação:

Importámos gados diversos no valor de contos.....	3.334,0
sendo:	
de gado cavallar	535,4
de gado muar	510,0
de gado vaccum ..	983,3
Importámos materias primas para as artes e industrias no valor de.....	26.873,5
sendo:	
de lãs	1.881,0
de pelles e couros.....	1.878,9
de algodão	3.904,9
de linho e similares	509,5
de hulha.....	4.059,9
de coke	108,2
de metaes varios predominando o ferro e aço.....	4.889,0
de productos chimicos em que predomina o sulphato de cobre com 468	1.261,5
de adubos agricolas.....	931,6
de petroleo	566,0
Importámos fios, tecidos e feltros no valor de.....	6.911,5
sendo:	
de lã.....	1.323,4
de seda	1.091,4
de algodão	3.330,3
de linho	685,9
Importámos substancias alimenticias no valor de.....	13.377,0
sendo:	
de aguardente, alcooes em cascos, quasi tudo da Allemanha	46,4
de outras bebidas.....	134,2
de cereaes.....	3.391,3
de farinaceos	1.856,2
de arroz	1.999,7
de favas	276,7
de batatas	89,1
de bacalhau não pescado por navios portuguezes.....	3.410,8
Importámos machinismos, appparelhos, armas, barcos e carros no valor de	3.791,0

sendo:

de machinismos electricos....	152,5
de geradores de vapor.....	67,0
de motores.....	233,8
de correias de transmissão...	56,6
de alfaias agricolas.....	206,5
de machinas de costura.....	232,3
de rêdes de pesca.....	33,1
de embarcações.....	172,9
de vagons e material circu-	
lante.....	246,2
de automoveis.....	213,6

Importámos manufacturas diversas no valor de..... 4.919,1

sendo:

de vidraria.....	901,4
de obra metallica.....	1.602,2
de vernizes.....	41,6

A estas cifras tem ainda de juntar-se 675,6 contos, importancia de mercadorias importadas sem pagamento de direitos, cabendo aos caminhos de ferro do Estado 223,5 nestas importações.

As nossas importações para consumo e reexportação ou só para consumo, segundo a sua proveniencia, foram:

da Inglaterra.....	20.213,3	17.425,6
da Allemanha.....	10.667,9	9.884,6
da Espanha.....	7.055,6	5.400,6
dos Estados-Unidos.....	6.353,3	6.169,5
da França.....	5.795,6	5.606,9
do Brazil.....	3.140,2	3.092,4
da Belgica.....	2.456,3	2.206,4
da Suecia e Noruega.....	1.425,0	1.281,1
da Italia.....	1.385,5	1.164,7
da Austria.....	1.077,5	1.043,1
da Hollanda.....	893,4	734,4
da Russia.....	893,4	881,6
das Possessões portuguezas	12.584,6	1.717,9

Comparando estes numeros com os que representam as importações nos annos de 1902 a 1899 vê-se: que as importações da Inglaterra se conservam estacionarias bem como as da França, da Hollanda, da Suecia, Noruega; que manifestam uma tendencia constante para subir as importações da Allemanha as quaes em 1899 eram de 7.263,1 e em 1902 de 9.220,0; que se nota um decidido incremento nas importações da Austria, as quaes eram em 1891 de 315,7 e triplicaram em 1903; que as da Belgica declinam lentamente; que os Estados Unidos apresentam bruscas variações devidas á maior ou menor importação de cereaes, o que depende do nosso anno ce-realifero; que do Brazil vamos importando cada vez mais estando quasi no dobro a importação relativa a 1889; e que a Italia vae exportando cada vez mais para o nosso paiz desde 1900.

A Allemanha occupa o segundo lugar na escala das importações, que tendem a descer. Está portanto em condições mais favoraveis do que a Inglaterra que, sendo a que mais exporta para nós, é tambem a que mais importa de nós.

Para a Allemanha o desequilibrio entre as nossas importações e exportações foi de 7.844,1; para a Inglaterra este desequilibrio foi de 9.387,6 apesar da importação da Inglaterra ser quasi o dobro da da Allemanha.

Razão haverá para, em tratados de commercio, se tratar de conseguir algumas vantagens para os productos portuguezes, nomeadamente para os nossos vinhos.

O Brazil, a despeito de sermos uma nação colonial que naturalmente não pôde por isso figurar como um grande cliente, vae augmentando a sua exportação para Portugal. Que esse facto sirva de escudo contra alguma disposição com que se desfavoreça a nossa exportação!

Muito ha a ponderar no que toca aos productos sobre que versam as nossas principaes importações.

Para nos não alongarmos mais em discussões aridas de numeros, faremos esse estudo em artigo subsequente.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de ferro do Estado

Conselho de Administração

Senhor.—A revisão dos quadros do pessoal administrativo das direcções de exploração dos caminhos de ferro do Estado, facultada pelo artigo 9.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, é tornada indispensavel pela proxima abertura de novos troços de linha e por necessidades do serviço que se impõem á consideração do Governo.

No proximo anno economico devem-se abrir os troços de Tavira a Villa Real, de Estremoz a Villa Viçosa, de Setubal á margem do Sado, da Regua a Villa Real. Nas linhas em exploração a cuidadosa revisão dos quadros de estações e de comboios mostra a indispensabilidade de algumas ampliações, para regular desempenho do serviço sem fadiga excessiva do pessoal. A extensão crescente das linhas torna inadiavel a criação do logar de sub-chefe do movimento e exige que seja augmentado o numero de inspectores da fiscalização e trafego, creado um logar de sub inspector e ampliado o quadro dos escripturarios.

O regulamento citado prescreve que o logar de chefe da secção de expediente e contabilidade no serviço de tracção e officinas seja desempenhado por um conductor de obras publicas, com o fim de aproveitar as suas habilitações technicas. Os raros conductores habilitados na especialidade encontram boas collocções na industria particular, não tendo pois sido possivel prover aquelle logar em boas condições. E como as suas funcções são essencialmente administrativas, sobrelevando a todas em importancia a escripturação e contabilidade, é mais racional equiparar o referido cargo ao de chefe de secção dos outros serviços e especialmente dos armazens geraes, pela applicação no seu provimento das regras do artigo 40.º do regulamento de 16 de novembro de 1899 e do decreto de 12 de outubro de 1901.

A situação dos guardas-freios, pelo que respeita á reforma, é analoga á dos conductores e revisores de bilhetes quando não ascendem á classe de conductores, o que succede a alguns dos actuaes, faltos de habilitações, embora com boa folha de serviços.

Justo é pois deferir os seus pedidos, tornando-lhes extensivo o principio applicado por decreto de 24 de dezembro de 1903 á reforma dos conductores, attendendo assim ao arduo serviço que desempenham.

Taes são, Senhor, as principaes disposições do presente projecto de decreto, que espero merecerá a approvação de Vossa Magestade.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 9 de março de 1905.—*Eduardo José Coelho*.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, nos termos do artigo 9.º do regulamento approved por decreto de 16 de novembro de 1899, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo das direcções dos caminhos de ferro do Estado serão regulados pela tabella annexa ao presente decreto, que substituirá para todos os effectos a tabella annexa ao decreto de 24 de dezembro de 1903.

Art. 2.º O logar de sub-chefe de serviço do movimento será provido nos termos dos artigos 53.º e 110.º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

Art. 3.º O logar de chefe de secção de expediente e contabilidade do serviço de tracção e officinas será provido nos termos do artigo 40.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, ou nos termos do artigo 9.º do decreto de 10 de outubro de 1902, quando se não consiga provê-lo por concurso.

Art. 4.º Os logares de sub-inspectores da fiscalização e trafego serão providos nos termos do artigo 39.º do regulamento de 16 de novembro de 1899, ficando estes empregados com direito a concorrer, juntamente com os das categorias enumeradas no mesmo artigo, ás vagas de inspectores.

Art. 5.º O vencimento dos guardas-freios é fixado, para os effectos da aposentação, na quantia de 24\$000 réis mensaes, a qual servirá de base á determinação da respectiva quota e pensão, a que se referem os artigos 10.º, 27.º, 28.º e 29.º do regulamento de 31 de janeiro de 1901.

Art. 6.º A execução dos artigos 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do presente decreto fica dependente do prévio cumprimento das disposições do artigo 9.º do regulamento de 16 de novembro de 1899.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de março de 1905.—REL.—*Eduardo José Coelho*.

Tabella dos quadros e vencimentos mensaes dos empregados administrativos das direcções dos caminhos de ferro do Estado

Designação	Vencimento		Numero	
	Categoria	Exercício	Sul e Sueste	Minho e Douro
Chefe de secretaria	455000	155000	1	1
Chefes dos serviços de contabilidade, de fiscalização e estatística do tráfego e do movimento	505000	205000	4	4
Sub-chefe do serviço do movimento	455000	155000	1	1
Chefe do serviço de saúde	355000	155000	1	1
Sub-chefe do serviço de saúde	325000	85000	1	1
Médico chefe da secção principal ..	285000	75000	1	1
Chefes de secção de contabilidade, de fiscalização, de estatística e de tráfego e chefes de expediente do movimento, dos armazéns geraes e de tracção e officinas ..	355000	155000	8	8
Inspectores:				
De fiscalização e tráfego	355000	155000	3	2
Do movimento e tráfego	355000	155000	4	3
Dos telegraphos	355000	155000	1	1
Sub-inspectores:				
De fiscalização e tráfego	355000	75000	—	1
Do movimento e tráfego	355000	75000	4	2
Comprador despachante	255000	105000	1	—
Escripturarios:				
De 1.ª classe	255000	55000	18	18
De 2.ª classe	205000	55000	38	40
De 3.ª classe	155000	55000	24	22
Fabricante de bilhetes	205000	55000	1	1
Fieis de bilhetes	205000	55000	1	1
Fiel de armazéns geraes	255000	55000	1	1
Continuo porteiro	175500	55000	1	1
Continuos	145000	45000	3	3
Chefes de estação:				
De 1.ª classe	285000	75000	9	9
De 2.ª classe	255000	55000	13	12
De 3.ª classe	215000	55000	16	13
De 4.ª classe	185000	55000	29	28
Fieis:				
De 1.ª classe	165000	55000	26	28
De 2.ª classe	145000	55000	27	28
Bilheteiros:				
De 1.ª classe	255000	55000	1	2
De 2.ª classe	205000	55000	1	3
De 3.ª classe	155000	55000	4	3
Telegraphistas:				
De 1.ª classe	145000	45000	18	8
De 2.ª classe	125000	45000	18	8
Factores:				
De 1.ª classe	125000	45000	57	48
De 2.ª classe	115000	45000	57	48
De 3.ª classe	95000	35000	36	30
Conductores de comboios:				
De 1.ª classe	195000	55000	15	14
De 2.ª classe	155000	55000	15	14
Revisores de bilhetes:				
De 1.ª classe	155000	55000	8	11
De 2.ª classe	145000	45000	8	11
Chefes:				
De machinistas ..	355000	155000	1	1
De officinas ..	355000	155000	1	1

Abonos por deslocações

Chefe do movimento — 15500 réis por dia, até dez dias por mez.
 Sub-chefe do movimento — 15200 réis por dia, até dez dias por mez.
 Inspectores de fiscalização — 15000 réis por dia, até dez dias por mez.
 Inspectores e sub-inspectores do movimento e inspectores dos telegraphos: 5 réis por kilometro, até 105000 réis por mez.
 Empregados do movimento, fazendo temporariamente serviço, até trinta dias, fora da residencia habitual, 200 réis por dia.
 Empregados da fiscalização em serviço de balanços, 15000 réis por dia.
 Revisores de bilhetes e conductores de comboios, 2 réis por kilometro.
 Chefes de machinistas e de officinas: a participação nos abonos a machinistas, por percursos, horas de serviço e economias, que for fixado em instrucções especiaes.
 Os vencimentos e ajudas de custo dos thesoureiros e pagadores serão regulados pelo decreto de 24 de outubro de 1901.
 Aos chefes das estações de superior importancia serão abona-

das gratificações, não superiores a 605000 réis annuaes, devidamente incluídas no orçamento. Paço, em 9 de março de 1905. — *Eduardo José Coelho.*

Pedindo a companhia concessionaria da linha ferrea de Guimarães a Fafe que para a construcção do prolongamento da mesma linha seja declarada a urgencia da expropriação, por utilidade publica, de uma parcela de terreno sita na freguezia de S. Romão de Mesão Frio, concelho de Guimarães, districto de Braga, pertencente a João Ribeiro da Costa Sampaio Cardoso;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 2 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a mencionada expropriação, marcada na planta parcelar, que baixa com o presente decreto, assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de março de 1905. — REI. — *Eduardo José Coelho.*

Propondo a Administração dos Caminhos de ferro do Estado que para a construcção de um tunel no larço da linha ferrea, da estação de Setubal ao caes d'esta cidade, seja declarada a urgencia da expropriação por utilidade publica, do sub-solo de uma casa na rua do Forte, freguezia de S. Sebastião, concelho de Setubal, districto de Lisboa, pertencente a Alexandre Magno de Campos e sua mulher Maria Eduarda de Carrilho;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando-me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 2 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e 8 de junho de 1859, a mencionada expropriação marcada na planta parcelar que baixa com o presente decreto, assignada pelo Ministro e Secretario de Estado, dos Negocios das Obras Publicas Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 16 de março de 1905. — REI. — *Eduardo José Coelho.*

Ministerio da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto do caminho de ferro de Lourenço Marques a fronteira da Swazilandia, datado de 30 de novembro de 1904: ha por bem, conformando-se com o parecer da commissão superior technica de obras publicas do ultramar, approvar o referido projecto, e bem assim determinar que na sua execução sejam attendidas as indicações do mencionado parecer. Paço, em 10 de março de 1905. — *Manoel Antonio Moreira Junior.*

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da commissão superior technica de obras publicas do ultramar sobre o projecto do caminho de ferro de Lourenço Marques a Swazilandia: manda louvar o capitão de engenharia Alfredo Augusto Lisboa de Lima pelo zelo e proficiencia com que elaborou o referido projecto. Paço, em 10 de março de 1905. — *Manoel Antonio Moreira Junior.*

Sendo conveniente regular os serviços da exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal e os da construcção e futura exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques a fronteira da Swazilandia de modo a estabelecer entre elles uma ligação bem intima, como é da maior conveniencia, dadas as circunstancias especiaes das duas linhas ferreas com uma mesma estação terminus e perto de 40 kilometros de linha commun.

Sendo conveniente dar o maior incremento e unidade á execução das obras do porto Lourenço Marques e estabelecer entre estes serviços e os do caminho de ferro a indispensavel facilidade e harmonia de relações;

Sendo necessario regular o disposto na carta de lei de 7 de setembro de 1899 e no decreto com força de lei de 15 de julho de 1903;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do primeiro acto adicional á Carta Constitucional da Monarchia:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Os serviços da exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal e os da construção e exploração do Caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira da Swazilândia serão exercidos por uma direcção denominada Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques com sede na cidade de Lourenço Marques.

Art. 2.º Os serviços de estudos e construção das obras do porto de Lourenço Marques serão exercidos por uma Direcção denominada Direcção das Obras do porto de Lourenço Marques, que será organizada em diploma especial.

Esta direcção é temporária e durará enquanto a importancia das obras em execução aconselhar a sua existencia.

Art. 3.º Os serviços da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, enquanto durar a construção do caminho de ferro da Swazilândia, serão distribuídos por duas divisões, a saber:

1.ª Divisão — Serviços de exploração.

2.ª Divisão — Serviços de construção.

§ unico. Os serviços da 1.ª divisão — exploração — serão regulados pela legislação em vigor.

Art. 4.º O pessoal da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques será composto:

1.º Pelos quadros do pessoal da exploração nos termos do artigo 8.º do decreto com força de lei de 20 de setembro de 1901.

2.º Pelo quadro temporário destinado à construção variável segundo as exigencias de serviço.

§ 1.º A nomeação do pessoal do quadro temporário da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques será feita ou contractada pelo Ministerio da Marinha e Ultramar, ficando o engenheiro director autorizado a fazer as propostas que entender mais convenientes quanto à sua nomeação ou substituição.

§ 2.º Em caso de urgencia de serviço, para prover a qualquer vacatura ou para attender a alguma necessidade de serviço superiormente ordenado, poderá o engenheiro director requisitar ao Governador a nomeação provisoria de funcionarios que o mesmo director julgue competentes.

§ 3.º Terão preferencia no preenchimento de vagas do quadro da exploração os individuos do quadro temporário da construção, que pelas suas habilitações convenham ao serviço e que pelo seu comportamento se tenham tornado dignos de tal preferencia.

Art. 5.º É creada uma comissão denominada «Comissão do caminho de ferro da Swazilândia e porto de Lourenço Marques», constituída pelo governador geral da provincia de Moçambique, vice-presidente, pelo procurador da Coroa e Fazenda, e na sua falta pelo delegado, pelo inspector de Fazenda, pelo director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, pelo director das obras do porto de Lourenço Marques e por um empregado dos quadros da Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, escolhido pelo respectivo director, que servirá de secretario sem voto.

Esta comissão existirá enquanto durar a construção do caminho de ferro da Swazilândia e do porto de Lourenço Marques e a ella incumbe:

1.º Approvar variantes ou modificações aos projectos de traçado ou obras já approvadas pelo Governo desde que d'ahi resulte vantagem para a construção ou exploração e que não haja augmento de despesa;

2.º Deliberar, em cada caso, sobre a escolha do sistema a adoptar para a construção;

3.º Contractar obras ou fornecimentos de materiaes, que devam ser adquiridos em Africa, de importancia comprehendida entre 500\$000 e 60:000\$000 réis.

Estes contractos serão celebrados mediante concurso publico, excepto quando haja motivo de urgencia, e não tenham apparecido concorrentes ou não convenham os preços offerecidos;

4.º Fixar os prazos para os concursos compatíveis com o grau de urgencia das obras ou fornecimentos, sem que taes prazos possam ser inferiores a quinze dias, a contar da data da publicação do annuncio no *Boletim Official*;

5.º Deliberar sobre a abertura à exploração publica dos troços construídos;

6.º Approvar os regulamentos do serviço interno que forem propostos pelos engenheiros directores;

7.º Tomar conhecimento de todos os assuntos e occorrencias relativas à construção do caminho de ferro da Swazilândia e às obras do porto de Lourenço Marques;

8.º Dar parecer fundamentado nos assuntos sobre que fôr mandada ouvir pelo Governo;

9.º Deliberar, dentro dos limites estabelecidos nas attribuições anteriores, sobre os assuntos que excedam a competencia dos engenheiros directores.

Art. 6.º As quantias applicaveis, nos termos do decreto com força de lei de 15 de julho de 1903, à construção do caminho de ferro da Swazilândia e às obras do porto de Lourenço Marques, quer arrecadadas na provincia, quer remetidas da metropole, darão entrada no cofre geral da provincia e serão considerados como deposito à ordem da «Comissão do caminho de ferro da Swazilândia e porto de Lourenço Marques» e não poderão ter outra applicação.

Art. 7.º A «Comissão do caminho de ferro da Swazilândia e porto de Lourenço Marques» reunirá, pelo menos, uma vez por

mez e extraordinariamente sempre que houver assumpto urgente, por deliberação do seu presidente ou a pedido dos engenheiros directores.

Art. 8.º Ao director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, além dos serviços da sua competencia segundo a legislação em vigor, compete mais:

1.º Proceder à construção e dirigir a exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira da Swazilândia, tudo nos termos do presente decreto e dos diplomas que forem promulgados;

2.º Fiscalizar os serviços da construção de modo que tudo obedeça às condições dos respectivos projectos e contractos;

3.º Executar todas as ordens dadas pelo Governo por intermédio da Direcção dos caminhos de ferro Ultramarinos e dar a esta conhecimento, por meio de correspondencia directa, de todos os assuntos que a possam interessar relativos aos serviços da construção, incluindo informações sobre o pessoal e copias, na parte respectiva, das actas da «Comissão do caminho de ferro da Swazilândia e porto de Lourenço Marques».

A remessa da copia das actas será effectuada pelo primeiro paquete que partir após cada sessão;

4.º Promover a execução de todas as deliberações da «Comissão» e que digam respeito aos serviços a seu cargo;

5.º Relatar todos os assuntos que devam ser submettidos à deliberação da «Comissão» e prestar todas as informações pedidas por esta «Comissão»;

6.º Organizar e submeter à approvação superior os regulamentos dos serviços a seu cargo;

7.º Solicitar a reunião da «Comissão» sempre que carecer das suas deliberações para proseguir nos serviços a seu cargo;

8.º Prestar todas as informações ordenadas pelo governador;

9.º Distribuir o pessoal dos quadros de construção e o de exploração por qualquer das duas divisões de serviços, conforme as necessidades ou conveniências;

10.º Propôr as alterações que julgar convenientes nos quadros e na organização geral dos serviços da construção;

11.º Exercer sobre todo o pessoal a competencia disciplinar equivalente à do director de obras publicas da provincia de Moçambique, com o qual é equiparado; isto sem prejuizo da competencia especial que lhe competir pelos regulamentos em vigor no caminho de ferro de Lourenço Marques;

12.º Passar guia para o governo do districto aos empregados do quadro temporário, que deixarem de ser necessários ou não convenham ao serviço do caminho de ferro, a fim de terem o destino conveniente;

13.º Contractar obras e fornecimentos de materiaes, que devam ser adquiridos em Africa, de valor não inferior a 500\$000 réis.

Art. 9.º O director das obras do porto de Lourenço Marques terá, em relação aos serviços a seu cargo, as attribuições e obrigações correspondentes às fixadas no artigo anterior para o director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

Art. 10.º O Governo promulgará os regulamentos necessários para a execução do presente decreto.

§ unico. Os serviços relativos à administração, contabilidade e fiscalização da fazenda ficam sujeitos, na parte não contrariada pelo presente decreto, às prescripções do decreto de 14 de setembro de 1900 e regulamento de 3 de outubro de 1901.

Art. 11.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 28 de março de 1905. — REI. — *Manoel Antonio Moreira Junior*.

NOTAS DE VIAGEM

VIII

Os Pyreneos — De Bayouna ás montanhas — Caunterets
— Luz — Circo de Gavarnie

Quando se fala em visitar alturas, em gosar, por uns tempos, do bello ar puro e forte das montanhas, vivendo-se aliás em commodos hotéis, tendo, pela noite, distrações, e durante o dia bosques emsombreados onde se passam sem fadiga as horas de calor, toda a gente lembra a Suissa, as bellas subidas dos Alpes, as encantadoras vertentes do Oberland.

Refiro-me, já se vê, aos que vivem cá neste occidente da Europa, porque os do centro e do norte, esses teem a Suissa muito mais a commodo, e teem lá muito mais perto aquellas encantadoras cordilheiras, onde vão, aos milhares, passar os tempos de estio.

Para nós, os portuguezes, a excursão mais facil, mais commoda, mais economica mesmo, apesar do bemestár de que podemos rodear-nos, é a dos Pyreneos.

Apenas 40 horas em comboio ordinario, e 27 se formos no Sud-Express, nos separam de Bayonna, se quizermos ir directamente; e quem quizer descansar em transito tem as curiosidades de Salamanca, a bella cathedral de Burgos, a bonita cidade de Victoria, a luxuosa estação balnear de San Sebastian, onde pôde fazer paragens, e Bayonna e Biarritz, com a sua animação sempre crescente, com os seus hotéis e casinos, que atraem uma multidão enorme, os seus grandes concertos e outras diversões, a sua deliciosa praia de banhos.

E' ahí que começa a excursão pelos Pyreneos, em que o viajante ora se eleva ás alterosas montanhas ora desce ás attraentes planuras onde cidadesinhas animadas e pittorescas, como Pau, Lourdes, Tarbes e tantas outras, lhe offerecem pousada commoda e agradaveis passatempos.

Já aqui em anteriores *Notas de Viagem* (pag. 355 e 369 de 1901) se deu descripção do percurso entre Bayonna e Cete, propriamente no que respeita á viagem seguida em caminho de ferro com paragens em transito.

Agora se trata de ingressões para o sul, visitando aquellas numerosas e importantes estações d'aguas e de montanhas, que não ha no mundo outro ponto onde tantas nascentes d'aguas mineraes de tão differente e variada composição chimica se reunam em successivas localidades.

A excursão deve começar-se por visitar Eaux Chaudes e Eaux Bonnes, não só por serem as primeiras aguas que encontramos como por serem povoações mais modestas.

Vae-se de Pau a Laruns onde se toma trem para nos levar ás duas povoações. Um dia basta para as duas: partindo-se de Pau pelo comboio das 9 da manhã; está-se ás 10 e 20 em Laruns seguindo-se pelo valle do Ossau entre montanhas que já nos dão a ideia de estarmos em plena Suissa.

Não convém ajustar, em Laruns, trem para ir ás duas cidades e voltar no mesmo dia. Só quem fór muito apressado. O melhor é ir ficar a Eaux Bonnes e partir na manhã seguinte. Um trem por todo o dia custa uns 10 francos, e vale muito mais ir á vontade do que poupar uns 5 francos e ir na deligencia, ordinaria e má.

Eaux Chaudes só tem que vêr o modesto estabelecimento thermal e uma gruta, que o excursionista deve informar-se bem, se está ou não aberta, porque mesmo estando fechada, os guias, para ganhar dinheiro, aconselham a que se vá vêr, o que é tempo perdido e grande canceira inutil.

Devorado, com o apetite que nos provoca aquelle bello ar, o apetitoso almoço que o hotel de França nos serve, toma-se o trem para a outra povoação que já encontramos mais animada.

Ahi se pôdem fazer uns curiosos passeios em uns carinhos microscopicos puxados a burro, indo-se á cascata do Gros Hêtre, bastante importante.

Outras, muito maiores, excursões se pôdem fazer d'ahi a Gabas em trem, e a cavallo ao pico de Biscan; aos banhos de Panticosa, passando-se para isso á Espanha; e ao pico do Ossau, excursão a pé e que se não pôde fazer sem bom guia, e boa saúde, porque é fatigante.

Quem não se lançar a estes alpinismos pôde na seguinte manhã, tomar qualquer trem para a estação por uns modestos 4 ou 5 francos; voltando pelo mesmo caminho a Pau e d'ahi a Lourdes, onde se toma o ramal de Pierrefitte, depois do almoço na estação.

Este ramal é ainda mais pittoresco que o anterior, acompanhando-se sempre as ribeiras de Pau e de Lourdes.

Em Pierrefitte acaba a linha ferrea, a vapor, entrando-se no carro electrico que em uns 40 minutos nos leva á afamada estancia balnear de Cauterets. O percurso é lindissimo.

A povoação reduz-se a meia duzia de ruas numa pequena concha formada por altas montanhas. A maior parte dos edificios são hotéis, alguns grandiosos de que já aqui se falou; outros mais modestos, para os menos abastados que ali vão, não por distracção ou por excursionismo mas por necessidade de tomar aquellas aguas fortemente sulfurosas.

Ha assim alojamento para 10.000 pessoas, e figure-se

que animação haverá naquella povoação tão pequena com tal abundancia de população fluctuante.

Dez estabelecimentos de banhos pôdem servir a um tempo cerca de 1.000 banhistas.

O casino, um vasto e elegante estabelecimento reúne, á noute, nas suas salas toda a sociedade elegante que afflue a Cauterets, no verão; e a esplanada enche-se de outra população, mais modesta ou mais amante do ar livre, ouvindo os bellos concertos.

D'ahi parte uma outra linha electrica que leva á Rail-lère, outro estabelecimento de banhos, nos arredores, e um dos pontos de excursão obrigatoria.

Mas tambem obrigatoria é a ida ao lago de Gaube, um dos melhores passeios que se pôdem fazer.

Vae-se em trem até a ponte de Espanha (assim chamada por ser o caminho que conduz ao paiz visinho) vendendo-se, em transito, a bella cascata do Cérisey; e depois de se almoçar no campestre restaurante junto á ponte, tomam-se burros ou cavallos (quem não quizer ir a pé) para ir ao lago.

O lago tem pouco que vêr, áparte a curiosidade de ser numa perfeita bacia de montanhas, e a triste memoria dos dois infelizes noivos inglezes que, em meio de um passeio em barco, ali morreram afogados.

A excursão ao Monné tambem se pôde fazer a cavallo e é interessante pela grandiosa altura d'este cabeça de 2.700 metros; a do lago Azul não é menos curiosa, tendo que se fazer a pé.

D'outras muitas excursões é Cauterets centro, e bom é que muitas sejam, para distracção de tantos milhares de forasteiros que ali se reúnem no verão.

E' porém de notar que, bem que haja muitos trens, e bons, este meio de conducção não é sufficiente, e é caro.

Nas epocas de maior affluencia os cocheiros pedem preços exorbitantes, os cavallos são alugados por elevadas importancias e chega a haver absoluta carencia d'elles.

Não é propheta quem previr que em breves annos o carro electrico prolongará as suas linhas por sobre aquellas montanhas, que serão visitadas commodamente pelos excursionistas que, a andar de botas ferradas e bordão de gancho a marinhar pelas alturas, preferem ir commodamente até lá no pequeno vagon elegante e de preço economico.

Visto Cauterets é indispensavel retroceder a Pierrefitte para ir ao outro extremo da linha electrica, outra povoação encantadora — Luz-Saint Sauveur.

O traçado da linha electrica ainda mais bello nos parece á volta; na parte nova, Pierrefitte-Luz deve-se ir á direita, para melhor vêr as gargantas do rio.

Luz é tambem uma pequenina cidade, só servindo como centro de excursões e por ter cerca a outra, S. Sauveur, onde são os afamados banhos, especiaes para doenças das senhoras.

Não se destaca por grandiosos hotéis como Cauterets, os d'ali são pequenos e elegantes e entre estes é bom citar o Universal que, embora pequeno, tem um serviço primoroso de absoluta 1.ª ordem, a par de preços rasoaveis e uma affabilidade das suas proprietarias que é digna da recommendação que fazemos da sua casa.

Em S. Sauveur ha tambem um hotel notavel, o de Pin-tat, que mereceu de Armand Silvestre uma elogiosa quadra que em letras d'ouro se lê ao lado da porta.

Ir a Luz é, incontestavelmente, ir ao circo de Gavarnie, excursão obrigatoria e afamada a que ninguem se furta.

Até Gavarnie pôde-se ir em carro, porque a estrada é boa. Um trem para 4 pessoas obtem-se (salvo nos dias de grande affluencia) por 16 a 20 francos; na deligencia, serviço combinado com o caminho de ferro e bem feito, em bons carros e rasoavel gade, custa 4 francos cada bilhete, pelo que muito melhor é o trem sempre que haja tres ou quatro pessoas ou que duas possam associar-se a duas outras.

Em Gavarnie chega-se á hora do almoço que é menos mal servido em qualquer dos hotéis, e entretanto se preparam os cavallos para o resto do trajecto, para quem não quizer ir a pé, o que não é difficil.

Os guias e alugadores, á força de se guerrearem syndicaram-se, não havendo, portanto, que fazer preço; são 4 francos cada cavallo e metade ao guia.

Unicamente do que o excursionista deve cuidar é de que lhe dêem cavallo que não seja assustadiço, porque os ha ali d'esta classe, improprios, portanto, para o serviço de montanha.

O circo de Gavarnie, onde se chega depois de uma hora de caminho, é formado por montanhas que se elevam de 2.000 a 2.700 metros, tendo um desenvolvimento de 3 kilometros na base, formando uma bacia enorme, como cratera de vulcão.

Ao fundo á esquerda lança-se de uma altura de 400 metros a bella cascata, uma das mais altas da Europa, á qual se chega, a pé, em meia hora.

São innumerables as excursões que se podem fazer de Luz, o mais interessante centro da região dos Pyreneos centraes, onde a natureza foi prodiga em reunir o grandioso ao pittoresco, e o esforço do homem tem procurado tornar accessiveis os pontos mais difficeis. Montanhas, lagos, cascatas, pontes, estradas planas e ensombradas para passeios a pé, de tudo se encontra ali, á escolha do gosto ou da actividade do excursionista.

O porto de Londres

Está occupando actualmente as atenções em Inglaterra o facto da sensível diminuição do movimento commercial do porto de Londres e por isso estuda-se o meio de remediar o mal.

A principio aventou-se a ideia de fazer dragagens que augmentasse a profundidade e extensão do porto, mas recentemente foi apresentado um novo alvitre que pela sua ousada concepção provocou uma animadissima controversia.

Trata-se de converter em um canal de 65 kilometros de extensão, a parte navegavel do Tamisa, terminando por um dique provido de eclusas, em numero de quatro. O dique partiria de Gravesend, em uma das margens, estendendo-se até Chadwel, na outra.

O capital necessario para levar a cabo a obra é avaliado em vinte e cinco milhões de libras.

O tempo necessario para executá-la, sem que seja interrompida a navegação, orça por tres annos.

Uma das vantagens d'este importante trabalho d'engenharia hydraulica era converter o rio em um grande lago de aguas tranquillias e nivel constante, sem influencia de marés e sem perigo de inundações dos terrenos adjacentes.

Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Reuniu no dia 29 do mez findo a assembléa geral d'esta Companhia, tendo sido muito concorrida.

Foram lidas as conclusões do relatório da gerencia e approvadas por unanimidade, bem como foi tambem approvado um voto de louvor á direcção e ao conselho fiscal.

Em seguida procedeu-se á eleição, sendo eleitos para a assembléa geral os srs. Mello e Sousa, Castanheira das Neves, Lino Junior, Ferreira Lima e Mendes de Almeida; para a direcção, os srs. Costa Lima, Gomes Lima, Oliveira Bello, Belchior Machado, Fernando Larcher e Eduardo José Mendes; para o conselho fiscal, os srs. Eugenio Henrique Pires, Pereira Palha, Julio Henrique de Seixas, Vieira de Sousa, Hyppacio Brion e Clemente Menéres.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de março de 1905.

Está nos ultimos arrancos a magna questão dos Tabacos. As camaras abrem no dia 3, e não é de crer que no discurso da corôa deixe de se tratar da resolução d'esse assunto que tanto interessa ao thesouro.

Em vista das variadas phases por que tem passado as negociações com os grupos estrangeiros que disputam a presa, o sr. presidente do conselho, d'accordo com o conselho de ministros pediu aos concorrentes uma proposta firme até o dia 24, a qual lhes foi por todos dada.

Não se sabe quaes foram as bases apresentadas pelos grupos estrangeiros; da companhia dos Fosforos que é a unica que deixa transparecer as suas negociações, dizem os jornaes que lhe são affectos que ella offereceu fazer a conversão independentemente do exclusivo, ao preço equivalente á paridade da cotação do fundo externo, o que quer dizer muito superior a todos os preços de que se tem falado.

Emfim, em poucos dias haverá por certo noticias mais definitivas de como o governo se saiu das grandes difficuldades que o assobrevavam para a solução de tão importante problema.

Fez-se a emissão do emprestimo chamado dos caminhos de ferro da Swazilandia sobre a base de obrigação de 105000 réis do juro de 3 % com premios por sorteio semestral e amortizaveis em 75 annos. A subscrição foi facilmente coberta, apesar de coincidir nos dias de festas. Os titulos já teem sido negociados nas bolsas a 95450 réis, isto é, com o premio de 100 réis sobre o seu preço de emissão que foi de 95350, liberadas.

No dia 27 reuniu em Paris a assembléa dos portadores de obrigações da Beira Alta, á qual foram submittidas as bases do convénio propostas pela companhia, a saber:

1.ª — Troca de tres obrigações actuaes por uma do 1.º grau e duas do 2.º grau, e por tanto de juro variavel.

2.ª — Pagamento do credito da antiga *Société Financière* em obrigações dos dois grupos, proporcionalmente á importancia admittida como total d'esse credito.

3.ª — Representação dos obrigacionistas no conselho d'administração.

4.ª — Constituição d'uma reserva até a quantia de 500.000 francos.

5.ª — Amortização das obrigações, por compra, no mercado.

A applicação das receitas líquidas da exploração será feita pela seguinte ordem:

- juro de obrigações do 1.º grau;
- amortização das obrigações do 1.º grau;
- amortização das obrigações do 2.º grau;
- constituição da reserva, para o que se retirará em cada anno até a cifra de 50 000 francos;
- juro ás obrigações do 2.º grau;
- dividendo ás acções.

A companhia já submetteu o projecto do convénio á apreciação do governo, a fim d'este dizer se está d'accordo, na parte que respeita aos interesses do thesouro.

O movimento da bolsa foi:

Acções do Banco Nacional Ultramarino baixaram de 1025500 a 955000 réis, tendo no emtanto ficado compradores no dia de hoje a 1005500 réis. As do Banco de Portugal, teem-se mantido com pequenas oscillações.

Acções da Companhia do Gaz houve bastantes operações com diversas oscillações de alta e baixa; assim em 15 de março estavam as de coupon a 705500 réis, baixando a 695800 réis, firmando-se depois a 715000 réis, preço effectuado hoje e as de assentamento de 565000 a 575000 réis.

Pouco movimento nas acções das Companhias de Moçambique e Zambesia, assentando-se á baixa de 65550 a 65200 réis as primeiras e 45250 a 45050 réis as segundas.

Acções da Companhia Real tiveram uma baixa importante nesta quinzena, chegando-se a effectuar a 635100 réis. Tendo havido diversas oscillações, effectuou-se hoje a 655000 réis.

O mercado cambial continua regularmente abastecido de papel, já de proveniencia africana, já resultante de remessas do Brazil, onde o cambio teve nova e importante subida, ficando a 15¼ com tendencia firme.

Assim poder-se-ha facilmente fazer face sem desorganização de maior nos preços quer ás necessidades correntes do commercio quer á nova requisição que a Junta do Credito Publico faz á praça para uma partida de 25.000 libras, que deve amanhã ser licitada.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	50	49 15/16	Desconto no Banco de Portugal...	5 1/2 %
" cheque...	49 11/16	49 9/16	No mercado.....	5 %
Paris 90 d/v.....	573	574	Cambio do Brazil.	15 3/32
" cheque.....	576	577	Premio da libra...	5320
Berlim 90 d/v.....	232	233		a
" cheque...	236	237		5360
Francfort 90 d/v.	232 1/2	233		
" cheque...	236 1/2	237 1/2		
Madrid cheque...	730	736		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	MARÇO													
	16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	29	30	31
Lisboa : Inscriptões de assent.	41,13	41,20	41,80	42,05	42,05	-	42	-	-	-	41,95	41,90	-	-
" coupon ..	41,30	-	41,50	41,85	41,80	-	41,80	41,75	-	-	41,70	-	-	41,60
Obrig. 4 1/2 % 1888	20,550	-	20,500	-	19,600	-	19,600	-	-	-	-	-	-	20,150
" 4 1/2 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2 % assent	-	-	-	-	60,500	-	60,500	60,500	-	-	60,500	61,500	-	60,000
" 4 1/2 % coupon int ..	59,500	-	-	-	59,500	-	59,500	59,500	-	-	59,500	59,600	-	59,500
" externo 1.ª série	67,600	67,500	67,000	-	-	-	67,300	67,300	-	-	-	67,200	-	67,200
" 3 % 1905	-	-	-	-	-	-	9,450	9,450	-	-	9,150	9,450	-	9,450
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102,030	-	-	-
Accões B. de Portugal	178,500	178,700	178,400	178,000	167,800	-	-	178,00	-	-	-	-	-	-
" " Commercial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,000
" " Naç. Ultramarino	101,00	99,800	-	-	95,000	-	95,000	-	-	-	97,500	93,000	-	100,000
" " Lisboa & Açores	115,000	115,000	115,000	-	-	-	114,500	114,500	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	120,500	-	-	119,800	-	-	-	-	-	-	119,000	119,100	-	120,200
" Comp. Phosphoros	62,800	62,800	62,300	62,300	62,200	-	*57,900	*57,900	-	-	58,600	59,700	-	59,000
" " Real	-	-	-	66,500	-	-	-	-	-	-	-	65,000	-	65,000
" " Nacional	9,650	9,650	9,600	9,600	-	-	-	-	-	-	-	9,500	-	-
Obrig. prediaes 6 %	-	-	-	94,600	-	-	-	94,500	-	-	-	-	-	-
" " 5 %	-	-	-	90,600	-	-	-	90,750	-	-	90,400	90,300	-	90,500
" C.ª Beira Alta	34,500	34,500	34,100	34,700	-	-	-	33,800	-	-	33,500	34,100	-	-
" " Real 3 % 1.º grau	74,200	74,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" " 3 % 2.º	52,500	52,500	-	52,700	-	-	-	-	-	-	53,800	52,700	-	52,700
" " Nacional 1.ª série	-	71,000	73,500	-	-	-	-	73,560	-	-	-	-	-	71,500
" " Atravez d'Africa	-	89,100	-	89,000	89,100	-	89,100	-	-	-	89,000	89,100	-	89,100
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	68,80	68,75	68,70	69,05	69,05	69,20	69,17	69	68,95	68,95	68,92	68,85	68,75	-
Accões Comp. Real	335	325	325	350	345	-	-	338	-	-	-	333	339	-
" Madrid-Caceres	-	40	38,75	-	39	39	40	39	39	-	-	-	-	-
" Madrid-Zaragoza	294	290	293	291	283	286	286	282,50	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes	-	-	183	192	185	185	185	185,25	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	385	-	-	354,50	385	-	380	-	-	-	-	-	-
" " 2.º	272	-	-	273	-	-	-	272	272	272	272	272	272	-
" " Beira Alta	182	181	181	178	178	-	175	175	-	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres	-	-	132,25	135	132,50	132,25	134	133	-	-	-	-	-	-
Londres : 3 % portuguez	69,37	69,12	69,87	69,37	69,50	69,50	69,50	69,50	69,50	69,50	69,25	69,25	69,25	-
Amsterdã : Obr. Atrav. Africa	-	-	92,12	92	92,12	92,12	92,50	-	-	-	-	-	-	-

* Juro recebido.

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1905			1904			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1905	1904	1905	1904
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida	5 11 Mar 693	94.569.000	136.463	693	78.255.827	112.923	798.327.000	807.312.871	-	8.985.871
		12 18 " "	79.023.000	114.027	"	78.255.827	112.923	877.318.000	885.568.698	-	8.220.698
	Nova rede garantida	5 11 Mar 380	10.438.000	27.468	380	11.413.173	30.113	118.856.000	117.864.129	991.871	-
		12 18 " "	10.312.000	27.136	"	11.413.173	30.113	129.168.000	129.307.302	-	139.302
Sul e Sueste		5 11 Mar 70	1.432.000	20.457	70	1.260.000	18.000	19.413.000	10.780.000	8.633.000	-
		12 18 " "	1.376.000	19.657	"	1.260.000	18.000	20.789.000	12.040.000	8.749.000	-
Minho e Douro		21 31 Dez 538	31.773.995	59.059	518	33.807.655	65.265	1.261.700.230	1.312.588.545	-	50.888.315
		1 10 Jan 358	33.948.002	94.846	358	23.207.707	81.585	33.918.072	29.207.707	4.740.295	-
Beira Alta		11 20 " "	35.531.706	99.250	"	32.983.670	92.133	69.479.708	62.191.877	7.288.331	-
		5 11 Fev 253	7.146.396	28.246	253	4.666.165	18.443	43.382.577	37.085.724	6.296.853	-
Nacional — Mirandella e Vizeu		12 18 " "	5.857.675	23.152	"	5.161.687	20.401	49.240.252	42.247.411	6.992.841	-
		19 25 " "	6.532.840	25.821	"	6.487.493	25.642	55.773.062	48.734.904	7.038.158	-
Guimarães		12 18 " "	1.437.374	13.689	105	1.325.653	12.525	10.689.397	10.174.212	515.155	-
		19 25 " "	1.641.509	15.630	"	1.393.774	13.274	12.330.906	11.563.016	762.890	-
Porto à P. e Famalicão		1 10 Jan 34	2.364.555	69.545	31	1.714.875	50.437	2.364.555	1.714.875	649.680	-
		11 20 " "	1.824.815	52.671	"	2.008.975	59.087	4.189.370	2.008.975	465.520	-
Norte de Espanha. ...		13 1 " 64	11.704.736	182.886	64	9.520.896	148.764	11.704.736	9.520.896	2.183.840	-
		26 3 Mar 3656 Ps.	1.594.630	433.356	Ps.	2.162.604	Ps. 575	Ps. 16.984.377	Ps. 17.545.332	-	Ps. 560.955
Madrid — Zaragoza — Alicante		26 4 Mar 3650	2.002.444	548.3650		2.410.832	660	16.559.766	17.418.066	-	858.300
		5 11 " "	1.749.879	479	"	1.944.663	532	18.309.615	19.362.729	-	1.053.084
Andaluzes		19 25 Fev 1067	1.815.732	497.1067		2.077.838	569	14.557.321	15.007.234	-	449.913
		5 11 Mar 429	66.077	154.429		73.410	171	725.683	768.891	-	43.207
Zafra a Huelva		12 18 " "	64.448	150	"	77.057	179	790.131	845.948	-	55.817
		5 11 Mar 180	46.940	260.180		42.800	237	439.411	446.501	-	7.090
		12 18 " "	51.579	286	"	38.465	213	490.990	481.968	6.022	-

O Transafricano

O caminho de ferro do Cabo ao Cairo é uma das empresas mais arrojadas no genero e cuja realização immortalizara o nome do seu auctor, o fallecido Cecil Rhodes.

Atravessa a Africa desde o extremo meridional situado 33 graus de longitude, até a 32 graus de longitude septentrional, ligando o Atlantico com o Mediterraneo, encurtando assim a larga volta, indispensavel hoje na viagem por mar, pelo Suez, mar Vermelho e canal de Moçambique.

Grandes troços d'esta linha ha já construídos. A linha mede 9.500 kilometros e são dignas de admiração mltas das obras d'arte já concluidas em diversos pontos.

Os trabalhos de assentamento de via estão concluidos em uma extensão de 4.484 kilometros, quasi metade da extensão total.

Em 1888 ficaram terminados os trabalhos até Kimberley, 1.043 kilometros de linha; depois foi esta prolongada até Mafeking, prolongamento que a augmentou com mais 325 kilometros. A construcção d'este troço terminou em 1894. Os trabalhos foram continuando para o norte, chegando tres annos mais tarde a realizar-se a ligação com Bulowayo, augmentando mais 789 kilometros.

Sobrevelo depois a guerra e os trabalhos ficaram paralisados. Quando a actividade dos trabalhos se restabeleceu, começou-se a construcção do troço entre Bulowayo e as cataratas do lago Victoria, que ficou terminando no anno findo. Mais 433 kilometros, os quaes somados aos anteriores dão um total de 2.590 kilometros ininterrompidos, a partir da cidade do Cabo.

A principio obedeceu-se á ideia de orientar a linha em direcção ao nordeste, dirigindo-a ao districto hulteiro de Mafungabusi, e atravessando o Zambeze e a garganta do Koribe, proximo da fronteira portugueza.

Como, porém, o traçado offerecesse grandes difficuldades, e ao mesmo tempo fossem descobertos importantes jazigos hulheiros na região de Wankie, foi resolvido mudar a direcção da linha em sentido opposto, o que offerecia a vantagem de approximar-se das cataratas do Zambeze, cujo espectáculo constituirá um attractivo aos viajantes.

Em vista de tal resolução, trata-se hoje de prolongar a linha até Broken Hill. Esta obra implica a necessidade de atravessar o Zambeze, travessia que será feita por meio de uma ponte cujo arco central terá 152,5 metros de vão. Os carris sobre os quaes deslizarão os comboios ficam á altura de 128 metros acima do nivel das aguas do rio.

E' ao chegar a Broken Hill que começam as maiores difficuldades assoberbando a arrojada tentativa do Transafricano.

A linha terá então que atravessar uma riquissima zona mineira. Os estudos feitos em uma região que mede 700 kilometros até chegar a Kitula, proximo do lago Tanganika, mostram que se a realização do traçado não é impossivel, é pelo menos tão difficil e por isso tão dispendiosa que razões de ordem financeira determinaram a suspensão dos trabalhos.

O lago Tanganika está encerrado num circuito de elevadas montanhas que tornam quasi impossivel a instalação de uma linha ferrea cuja extensão seria de 650 kilometros e que teria de subir a uma altura grandissima durante um trajecto de 145 kilometros.

O lago Kiou tem 100 kilometros de comprimento e está tambem rodeado por altissimas montanhas. Ahí a linha teria que galgar uns 600 metros para vencer as alturas e só então se encontraria um terreno plano, podendo chegar á costa occidental do lago Alberto, d'onde seguindo até uma distancia de 354 kilometros do lago Kiou pelo valle de Somoliki, no territorio do Congo, com uma inclinação descendente de 450 metros, alcançaria o nivel do lago Alberto.

Nesta secção, a parte compreendida em territorio pertencente aos inglezes exige uma subida de 600 metros e depois uma descida de 900 metros, o que torna quasi impossivel a construcção d'uma linha ferrea naquella região.

A partir d'este ponto, a communicação é estabelecida por agua, numa extensão de 320 kilometros, utilizando o lago Alberto e o rio Nilo para chegar a Dufile. Ahí para evitar as quedas d'este, será construida uma secção de via ferrea, até Rejaf, num percurso de 160 kilometros.

Em Rejaf torna a ser empregada a navegação como meio de transporte, fazendo-se assim o trajecto através de 1.600 kilometros até Kartum, onde ha já um serviço regular de paquetes.

A cidade de Kartum está ligada com Wady Halfa por meio de 900 kilometros de linha ferrea. De Wady Halfa segue-se o Nilo até Assuah, fazendo-se o percurso d'ahí até o Cairo por linha ferrea, na extensão de 950 kilometros.

AUTOMOBILISMO

Um engenheiro electricista americano achou o meio pratico para avisar o automobilista quando um prego, um vidro, ou qualquer objecto aguçado penetre nos pneumaticos do seu vehiculo.

A maior parte das vezes, quando se produz este accidente, o objecto perfurante não penetra immediatamente até a camara d'ar; só depois da roda dar algumas voltas é que o pneumatico fica completamente furado.

O invento consiste em aproveitar este lapso de tempo para dar a conhecer ao automobilista o perigo que o ameaça.

O apparelho usado para esse effeito consta de um simples fio de cobre, estendido de lado a lado por meio de uma mola. Quando a roda passa por um objecto pontegudo, o fio quebra, estabelece-se um curto circuito nos elementos excitadores da chamma do motor, funde-se uma peça de chumbo, a chamma deixa de produzir-se e o automovel pára.

Os jornaes italianos noticiam que um estudante de Turin, Victorio Nolne, descobriu uma combinação chimica que desenvolve uma potencia motriz verdadeiramente colossal.

A machina motora é composta por dois tubos de metal cheios com os corpos necessarios para formar a referida combinação. Estas substancias são baratissimas e o corpo resultante não é inflammavel porque é insensivel a qualquer temperatura por mais alta que seja.

Brevemente vão ser feitas experiencias para applicar a descoberta aos automoveis.

TRACÇÃO ELECTRICA

Tres foram os concorrentes ao exclusivo da viação electrica no Porto: Ernest Sawier, do Canada, Hermann Fenneherd, do Porto e François Reissemond, da Belgica.

Todos os proponentes promettem redução nos preços das passagens.

François Reissemond leva essa redução a vinte por cento, e promete o augmento de carreiras, elevando-as a mais metade das que hoje se fazem.

As tres propostas foram enviadas a uma commissão nomeada pela Camara Municipal para estudá-las convenientemente.

LINHAS PORTUGUEZAS

Signalização das estações. — Foi nomeada uma commissão composta dos srs. engenheiros Basilio de Sousa Pinto, Augusto V. da Costa Sequeira e Ernesto Alves de Sousa, encarregada d'estudar as reformas da signalização das estações nos caminhos de ferro do Estado.

Apeadeiro dos Arcos. — Foi enviado ao conselho superior de Obras Publicas o projecto d'este apeadeiro que fica entre as estações de Estremoz e Borba.

Linha do Valle do Tamega. — Foi adjudicada a empreitada A de terraplenagens por 21:8805471 réis e a empreitada B de alvenarias de viaducto de S. Lazaro por 4:9425000 réis. Sobre a applicação do cimento armado ao taboleiro do viaducto que constitua a empreitada C vae ser ouvido o conselho superior de Obras Publicas.

Linha do Pocinho a Miranda. — Foi adjudicada a empreitada B da infraestrutura por 48:4175000 réis e da empreitada C por 2:9955000 réis. Fica assim adjudicada toda a infraestrutura até Moncorvo.

Estrada de acesso da estação de Cabrella. — Foi adjudicada por 1:4395000 a empreitada n.º 1 d'esta estrada.

Passagem de Marateca. — Deu já entrada no Conselho Superior de Obras Publicas, o projecto d'esse lanço da linha do Sado.

Consta-nos ser um trabalho notavel e proficientemente elaborado, fazendo honra aos habéis engenheiros, seus auctores os srs. Vasconcellos e Sá e Santos Viegas.

Representaram a favor do começo dos trabalhos o mais depressa possivel as camaras de Setubal, Grandola e Alcacer.

Lourenço Marques. — São os seguintes os principais topicos da proposta do dr. Jameson, que foi approvada na conferencia de Johannesburgo sobre caminhos de ferro e da qual vae resultar a redução das tarifas de tráfego combinado, no sul d'Africa:

A classe intermediaria A é reduzida de 15/- a 10/- por tonelada; intermediaria B, de 13/4 a 9/2; materias brutas (R. G.), de 13/4 a 9/2; producto importado (I. P.), de 10/- a 8/4. As tarifas da classe normal continuam como até aqui. Os unicos dissidentes foram dois delegados transvaalios. Foi tambem resolvido que a differença das tarifas de Durban e East London em comparação com as de Port Elizabeth e o Cabo sejam reduzidas como segue: — Classe intermediaria, de 8/4 a 15/- por tonelada; intermediaria B, de 6/8 a 3/4; materias brutas (R. G.), de 6/8 a 3/4; producto importado (I. P.) de 5/- a 2/6. A classe normal como até aqui. A perda de rendimento neste ultimo caso recae sobre o governo da Colonia do Cabo. Assignar-se-ha uma convenção contendo estas propostas, a qual vigorará por um periodo de 18 mezes ou mais, podendo qualquer das partes contractantes no fim de 12 mezes communicar a sua intenção de renunciar o contracto após um lapso de mais de seis mezes. Foi tambem approvada uma moção affirmando que a unica forma de resolver satisfactoriamente todas as difficuldades a que actualmente dão lugar interesses oppostos é collocar a administração dos caminhos de ferro, ou pelo menos das linhas que servem o tráfego combinado, nas mãos d'uma direcção central, fazendo essa direcção a cobrança de todo o rendimento das differentes linhas ferreas e dividindo-se depois os lucros numa proporção de antemão combinada.

Quelimane. — Julga-se que ainda durante o anno corrente serão iniciados os trabalhos de construcção da linha de Quelimane a Porto Herald.

Esta via ferrea, que correrá paralelamente ao rio Zambeze, terá a extensão de 225 kilometros.

Companhia Nacional. — Procedentes da Belgica, chegaram ao Porto, para esta Companhia, doze vagoes destinados ao serviço de Mirandella a Bragança.

Mossamedes. — Continuam os estudos do primeiro troço da linha de Mossamedes à serra de Chela, no sul d'Angola.

Este primeiro troço mede 150 kilometros, é de typo reduzido e calcula-se o seu custo em mil contos de réis.

Swazilandia. — Na Direcção dos caminhos de ferro ultramarinos tem dado entrada varias propostas para o fornecimento de material para a construcção d'esta linha.

Noutra secção, na Parte Official, publicamos o decreto referente à construcção d'esta linha, devendo no proximo numero sair o regulamento sobre os serviços dos caminhos de ferro da Africa Oriental, o que no presente numero não podemos fazer por absoluta falta de espaço.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Uma casa franceza manifestou o desejo de adquirir os estudos feitos para a construcção do caminho de ferro chamado do Meridiano, que põe em communicação directa Bilbao com Madrid.

Espera-se que por todo este mez comece a funcionar a tracção electrica em uma das vias da linha de Sarrià a Barcelona.

FRANÇA

Trata-se activamente de começar os trabalhos do caminho de ferro atravez do Sahara. Tres são os tracados propostos de Bizerta ou Bengora ao lago Tchad; de Igli ao Niger, pelo Sudão; e o de Biskra, pela colonia allemã de Caméron.

ITALIA

Constituiu-se em Roma uma sociedade para a construcção e exploração de uma linha ferrea de Cosenza a Cotrone, passando por San Giovanni in Fiore. A linha terá um metro de afastamento e 180 kilometros de desenvolvimento e a tracção será electrica, sendo aproveitada para a producção do fluido a força de uma importantissima queda d'agua no Angellino, proximo de San Giovanni.

A nova linha siliiana deve estar aberta à exploração tres annos depois da data da concessão.

O conselho superior de obras publicas d'Italia approvou o projecto de lei relativo ao acabamento do caminho de ferro de Massal a Osmara, regeitando contudo os estudos apresentados pela Sociedade das Minas d'Ouro.

Nestes estudos o tracado tinha 74.628 metros d'extensão e o orgamento era de 20.626.000 liras.

Foi porém approvado um novo tracado que tem apenas 48 kilometros, curvas de raio minimo 70 metros e inclinações maximas de 3,5 por cento.

O orgamento é de onze milhões de liras.

AFRICA

A Allemanha, a França e a Belgica decidiram a construcção, de commun accordo, de um caminho de ferro transafricano que partirá de Dar-es-Salam e terminará em Libreville na costa occidental, passando pela Africa allemã, do este, pelo Estado independente do Congo, e pelo Congo francez.

AMERICA

Recentemente constituiu-se nos Estados-Unidos do Norte uma companhia que se propõe construir um caminho de ferro panamericano, compreendendo 16.000 kilometros de linha ferrea.

O ponto terminus ao norte será Porto Nelson, na bahia de Hudson.

A linha atravessará o Canada, os Estados Unidos do Norte, o Mexico, a America Central, a Columbia, o Equador, o Perú, o Chile, a Bolívia e a Argentina, terminando ao sul em Buenos Aires com um ramal para Valparaíso.

O capital d'esta companhia é de 250 milhões de dollars. 9.000 kilometros de linha estão já construidos.

ARGENTINA

O governo argentino destinou a quantia de 344.000 pesos para o custeio dos trabalhos com o prolongamento das linhas ferreas Central Norte, Andina, e Argentina do Norte.

Foi aberta ao serviço publico a secção, entre Pisco Yacu e Dolores do prolongamento do ramal de Toma a Dolores.

INDO-CHINA

Foi inaugurado no dia 18 do mez findo o ultimo troço da linha ferrea que liga Visih a Hanoi.

A linha tem a extensão total de 327 kilometros e facilita sobremaneira as relações commerciaes entre o Annam e o Tonkin.

Notas varias

Um percurso de 3.400.000 kilometros. — Na London and North Western Railway, existe uma locomotiva que ha vinte e dois annos reboca diariamente o expresso de Londres a Manchester.

Durante a sua laboriosa existencia, que parece estar ainda longe do fim, a referida locomotiva, denominada Charles Dickens, tem percorrido tres milhões e quatrocentos mil kilometros, devorado vinte e oito mil toneladas de carvão, e transformado em vapor 207.000 toneladas de agua.

A evolução das carruagens de caminho de ferro.

— Ha trinta e cinco annos as carruagens dos caminhos de ferro, na America, custavam apenas pouco mais de tres contos de réis, não pezavam mais de quatorze toneladas e comportavam trinta a quarenta e cinco passageiros.

Hoje as carruagens peçam cincoenta a cincoenta e duas toneladas, offerecem o maior conforto a um redtizado numero de passageiros e custam mais de nove contos de réis.

O commercio japonês. — Durante os primeiros dez mezes de 1904 a exportação do Japão foi representada pela somma de 290.000.000 yens.

A importação durante o mesmo periodo, foi de yens 332.500.000.

Entre os generos d'importação nota-se a diminuição de sedas, e o augmento de algodão e lãs.

Na importação figura tambem uma verba superior a vinte milhões de yens de generos não especificados e que se julga represente a entrada de armas e munições.

O commercio d'exportação que o Japão tinha para a America cessou por completo.

A riqueza da Europa. — A riqueza mobiliaria e immobiliaria da Europa ascende 1.175.000.000.000 de francos, dos quaes 500.000.000.000 representam o capital mobiliario.

Sob o ponto de vista da riqueza total de cada paiz, as nações mais ricas são: a Inglaterra, com 295.000.000.000 de francos; a França, com 247.000.000.000; a Alemanha, com 201.000.000.000; a Russia, com 180.000.000.000; a Austria, com 103.000.000.000; a Italia, com 79.000.000.000; a Belgica, com 25.000.000.000; e a Hollanda, com francos 22.000.000.000.

A fortuna média de cada habitante d'estes paizes é: do inglez, 7.400 francos; do francez, 6.600; do hollandez, 4.600; do belga e do allemão, 3.900; do austriaco e do italiano, 2.500; e a do sueco, 1.500.

O ventre de Lisboa. — Durante o anno findo foram pagos direitos na alfandega de Lisboa de 48.256 cabeças de gado bovino abatido para abastecimento da capital, sendo 31.984 rezes adultas, pesando 14.787.265 kilogrammas e 16.272 adolescentes pesando 1.397.911 kilogrammas.

Os direitos de consumo respectivos elevaram-se á quantia de 438.450\$887 réis; além do addicional de 5 por cento, na importancia de 21.922\$520 réis, imposto de sello 4:384\$613 réis e as respectivas taxas do trafego, no valor de 2:641\$574 réis, perfazendo um total de réis 467:408\$594.

No mesmo anno foram abatidos no matadouro 21.045 suinos com o peso de 2.719.373 kilogrammas.

O imposto de consumo pago por este gado e arrecadado no posto de despacho ali estabelecido, attingiu a quantia de 141:571\$056 réis.

Vestido de cristal. — Já por mais de uma vez os fabricantes de vidro tem tentado produzir um tecido com que possam fazer-se vestidos sem que tenham conseguido levar a bom termo a tentativa.

Parece, porém, que um fabricante de Dresde descobriu agora o processo de communicar ao fio de vidro resistencia necessaria para que o tecido feito com elle possa servir para confeccionar vestidos.

Uma actriz italiana tem um vestido d'estes com que se tem apresentado em scena.

Se o processo for pratico, é possível que o fio de vidro venha ainda substituir com vantagem o fio de seda, resolvendo assim o problema da fabricação da seda artificial.

O tunnel do Simplão. — Na construção d'este grande tunnel morreram oitenta e tres trabalhadores, em virtude de varios accidentes.

Para terminar a lista foram registadas ultimamente mais duas victimas, que perderam a vida na ultima phase d'aquelle importantissimo trabalho, ao estabelecer-se a communicação entre as duas galerias isoladamente perfuradas.

Foram dois engenheiros directores que ficaram asphyxiados pelos miasmas exhalados. Um d'elles morreu immediatamente, o outro falleceu no dia seguinte.

O fatal successo abafou a expansão de alegria dos dois poyos interessados na abertura do grande tunnel.

Avisos de serviço**Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes****Serviço especial com motivo das festas de Semana Santa e feira de Sevilha**

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos.

De Lisboa: 1.ª classe, 18\$300, 2.ª classe 12\$900, e 3.ª 8\$600 rs.

Do Porto-Campanhã: 1.ª classe, 21\$300 2.ª classe, 14\$900, e 3.ª 10\$100 réis. — Validos para *Ida*: 14 a 24 d'abril. — *Volta*: 21 a 30 d'abril.

Comboio rapido directo de ida e volta, composto de carruagens de 1.ª classe, de carruagens Sleeping e um restaurante (este ultimo até, ou desde, Elvas).

Partida de Lisboa-Rocio em 24 d'abril ás 3,25 minutos da tarde. Chegada a Sevilha ás 8,45 minutos da manhã (hora espanhola). Partida de Sevilha em 30 d'abril ás 7,45 minutos da tarde (hora espanhola). Chegada a Lisboa-Rocio ás 11,35 minutos da manhã.

São validos para este comboio os bilhetes especiaes de 1.ª classe d'este serviço e os ordinarios simples (uma só viagem) da mesma classe.

Sobretaxa para o vagon-leito, quer á ida quer á volta, 21 pesetas e mais 10 centimos de sello para o Governo espanhol.

Os passageiros de 1.ª classe poderão tomar as suas refeições no restaurante.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume. Lisboa, 28 de março de 1905.

Arrematações**Caminhos de ferro do Estado****Direcção do Sul e Sueste****Construcção de caes em Marim**

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.ª secção de via e obras, em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá logar a arrematação para a construcção de um caes de mercadorias no apeadeiro de Marim.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 40\$000 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante o qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da mesma secção. Faro, 20 de março de 1905.

Modificação de estação

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.ª secção de via e obras em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá logar a arrematação para a construcção das obras de modificação da estação de Loulé.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 72\$500 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro horas da tarde, na secretaria da mesma secção. Faro, 20 de março de 1905.

Construcção de caes em Bias

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.ª secção de via e obras em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá logar a arrematação para a construcção de um caes de mercadorias no apeadeiro de Bias.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 37\$500 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade

perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do depósito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições da arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria da mesma secção. Faro, 20 de março de 1905.

Construção de caes em Almancil-Nexe

Faz-se publico que no dia 10 de abril de 1905, pelas doze horas do dia, na secretaria da 5.ª secção de via e obras em Faro, perante o respectivo chefe da secção, terá lugar a arrematação para a construção dos caes de mercadorias da estação de Almancil-Nexe.

O depósito provisorio para ser admittido a licitar é de 50\$000 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do depósito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde na secretaria da mesma secção. Faro, 20 de março de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

LEILÃO

de terrenos abaixo descritos, pertencentes à mesma Companhia situados na rua das Taipas. — Agente — M. E. Dias d'Oliveira

Em virtude da resolução da comissão executiva da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, proceder-se-ha no dia 4 do mez de abril, á 1 hora da tarde, perante a mesma comissão executiva, na estação de Lisboa-Rocio, aos leilões dos terrenos que serão vendidos pelos maiores preços offerecidos sobre a base de licitação, reservando-se porém á Companhia o direito de não aceitar mesmo a proposta mais vantajosa, se entender que ella pôde ser nociva aos seus interesses:

Terreno — talhão n.º 8, medindo 794^m2,11, livre de fôro, cujo terreno compreende o predio que tem os n.ºs 4 a 12 para a dita rua das Taipas.

Base de licitação 4\$000 réis por metro quadrado.

Terrenos — talhões n.ºs 17 e 18, medindo total 180^m2,59, livres de fôro.

Base de licitação 3\$650 réis por metro quadrado.

Terrenos — talhões n.ºs 23 e 24, medindo total 375^m2,05, foreiro a José Carlos Faria Lima, laudemio de 10.º

Base de licitação 3\$000 réis por metro quadrado

As plantas estão patentes no escriptorio do dito agente, 87, rua Aurca. Todas as contribuições e demais encargos serão a cargo do arrematante.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em 15 de março de 1905. — O Presidente da Comissão Executiva, Victorino Vaz Junior.

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

Em 3 d'abril 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.º 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 3 de fevereiro de 1905, 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 1 do referido mez d'abril inclusivê, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 16 de março de 1905.

N.º 61.933. De Braço de Prata a Assumar, 1 caixa com licores, pesando 40 kilos, consignatario Francisco José da Silva.

N.º 78.038. De Coimbra a Torres Vedras, 11 peças de madeira, pesando 337 kilos, consignatario Cesar de Vasconcellos.

N.º 31.307. De Torres Vedras a Lisboa P., 1 esmagador, pesando 124 kilos, consignatario Nascimento & C.ª

N.º 1.879. De Celorico a Lisboa P., 1 barril com vinho, pesando 65 kilos, consignatario José Augusto Faria.

N.º 18.900. De Alcantara T. a Porto Campanhã, 1 caixa com feragens, pesando 32 kilos, consignataria Colonial Oil Company.

N.º 59.249. De C.ª Porto ás Caldas, 1 caixa com calçado, pesando 47 kilos, consignatario João Duarte Carvanho.

N.º 62.369. Da Covilhã a Coimbra, 1 caixa com escudos, pesando 34 kilos, consignatario João Serio Veiga.

N.º 323. De Lisboa P. a Santarem, 2 caixas com tintas e sacco com ocre, pesando 142 kilos, consignatario João Marcellino.

N.º 3.361. De Alpedrinha a Lisboa P., 1 grade com café, pesando 27 kilos, consignatario Costa & Oliveira.

N.º 66.191. De Lisboa R. a Porto Campanhã, 2 volumes com cama e 1 cadeira, pesando 100 kilos, consignatario Adolpho Alves Bento.

N.º 9.590. De Rio Tinto a Estarreja, 2 caixas com vinho, pesando 130 kilos, consignatario José Maia Gouveia.

N.º 18.638. De Abrantes ao Entroncamento, 10 volumes com utensilios de padaria, pesando 272 kilos, consignatario João Soares.

N.º 26.486. De Sacavem a Coimbra, 2 caixas com louça, pesando 153 kilos, consignatario Joaquim Vaz Pinheiro & Successores.

N.º 1.284. De Tui a Lisboa P., 6 volumes d'ago, pesando 800 kilos, consignatario Oliveira Poello.

N.º 6.868. De Monte Redondo a Lisboa P., 207 saccos com serradura, pesando 7.300 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.º 6.878. De Monte Redondo a Lisboa P., 217 saccos com serradura, pesando 7.940 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.º 6.981. De Monte Redondo a Lisboa P., 238 saccos com serradura, pesando 8.500 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.º 6.961. De Monte Redondo a Lisboa P., 114 saccos com serradura, pesando 3.650 kilos, consignatario Agostinho Mathias.

N.º 2.761. Depósito. De Lisboa R., 1 mala com roupa, pesando 28 kilos: 14 cascos vassios e 70 fardos de palha.

Fornecimento de 90.000 toneladas de carvão miudo

Por determinação da comissão executiva d'esta companhia, é annullado o concurso relativo a este fornecimento, que estava annunciado para o dia 10 d'abril proximo futuro.

Está aberto outro concurso para o dia 17 d'abril proximo futuro para o fornecimento de 90.000 toneladas de carvão miudo.

As propostas recebidas, serão abertas nesse dia pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva da companhia.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, nos escriptorios da companhia, rue de Châteaudun n.º 28.

O depósito para a admissão das propostas deve ser feito até as 12 horas precisas do dia 17 d'abril, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 24 de março de 1905.

Venda de papel velho

No dia 24 de abril pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda de 40.000 kilos de papel velho.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio. Lisboa, 29 de março de 1905.

Exposição de Praga

Maio de 1905

Exposição internacional de productos industriaes, commerciaes, agricoltas, hygienicos e alimentares, organizada no Grande Palacio da Industria, sob a presidencia de monsenhor o principe Frederico de Schwarzenberg.

Para as installações completas dirigir-se ao agente mr. Arthur Gobiet, Praga, Krl, Bohemia, Austria.

O agente encarrega-se das installações fornecendo um metro quadrado de mesa ao preço de 100 francos.

A custa do expositor fica apenas o transporte dos generos que, sendo em pequenos volumes, podem ser enviados em encomenda postal.

A melhor occasião para que as casas portuguezas possam fazer conhecer e acreditar os seus productos na Bohemia.

Para quaesquer esclarecimentos dirigir-se á redacção da *Gazeta dos Caminhos de ferro*.

60.000 réis mensaes. — Todos podem ganhá-los vendendo uma novidade formosissima e artistica.

Escrever immediatamente a Pennelypes. C. Milano. — Italia.

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.

CASIELLO BRANCO Hotel Francisco. — Rua de Santo Antonio. — Bom tratamento, aceio e commodidade. — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA Hotel Nunes. — Explanada dos 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.

ESPINHU Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem, sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hotéis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira.

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

HAMBURGO Walter Muths & Sautier. — Comissões, transportes marítimos 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.^{er} ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

LISBOA C. Mahony & Amaral. — 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.

PORTALEGRE Hotel Caraca. — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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 Munhos.

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

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

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço razoavel. — Propr., Serafim Pereira.

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

SEVILHA Gran Ponda 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.

Machina de escrever em livros AMERICANA

Executando com a maior perfeição
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centímetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado

Mesa de carvalho, elegante e solida

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas
usuas sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Póde ser examinada e encontra-se á venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de abril de 1905

COMPANHIA REAL

C. Sodré		Algés		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-33 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-59 m.	6-4 m.	6-23 m.	6-38 m.	6-23 m.	6-38 m.
7-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	6-45 m.	7-0 m.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	7-30 m.	7-45 m.
7-29 m.	7-34 m.	7-53 m.	8-8 m.	7-53 m.	8-8 m.
8-39 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-59 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	9-25 m.	9-40 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-39 m.	10-45 m.	10-39 m.	10-45 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-25 m.	10-39 m.	11-13 m.	11-30 m.	11-13 m.	11-30 m.
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.	12-0 t.	12-15 m.
11-30 m.	11-45 m.	12-23 t.	1-28 t.	12-23 t.	1-28 t.
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.	12-45 t.	1-0 t.
12-35 t.	12-49 t.	1-39 t.	1-45 t.	1-39 t.	1-45 t.
1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	1-53 t.	2-8 t.
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.	2-15 t.	2-30 t.
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	3-0 t.	3-15 t.
2-30 t.	2-44 t.	3-23 t.	3-38 t.	3-23 t.	3-38 t.
2-59 t.	3-4 t.	3-45 t.	4-0 t.	3-45 t.	4-0 t.
3-35 t.	3-49 t.	4-20 t.	4-35 t.	4-20 t.	4-35 t.
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	4-53 t.	5-8 t.
4-29 t.	4-34 t.	5-15 t.	5-30 t.	5-15 t.	5-30 t.
5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-15 t.	6-0 t.	6-15 t.
5-39 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	6-23 t.	6-38 t.
5-59 t.	6-4 m.	6-45 t.	7-0 t.	6-45 t.	7-0 t.
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	7-30 t.	7-45 t.
7-0 m.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 m.	7-53 t.	8-8 m.
7-29 t.	7-34 t.	8-18 m.	8-33 m.	8-18 m.	8-33 m.
8-5 m.	8-19 m.	9-0 m.	9-15 m.	9-0 m.	9-15 m.
8-39 m.	8-44 m.	9-25 m.	9-38 m.	9-25 m.	9-38 m.
8-59 m.	9-4 m.	9-45 m.	10-0 m.	9-45 m.	10-0 m.
9-35 m.	9-49 m.	10-39 m.	10-45 m.	10-39 m.	10-45 m.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	10-53 m.	11-8 m.
10-25 m.	10-39 m.	11-13 m.	11-30 m.	11-13 m.	11-30 m.

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

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-5 m.	8-31 m.	8-52 m.	9-20 m.	8-5 m.	8-31 m.
9-45 m.	10-16 m.	—	—	9-45 m.	10-16 m.
12-30 m.	1-3 m.	—	—	12-30 m.	1-3 m.

Mais os de Cascaes, excepto os a

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-45 m.	7-30 m.	6-48 m.	7-24 m.	6-45 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-30 m.	7-48 m.	8-47 m.	7-45 m.	8-30 m.
8-45 m.	9-30 m.	8-48 m.	9-20 m.	8-45 m.	9-30 m.
9-45 m.	10-30 m.	9-48 m.	10-0 m.	9-45 m.	10-30 m.
10-45 m.	11-30 m.	10-48 m.	10-32 m.	10-45 m.	11-30 m.
11-45 m.	12-30 m.	11-48 m.	11-54 m.	11-45 m.	12-30 m.
12-45 t.	1-30 t.	12-48 t.	1-2 t.	12-45 t.	1-30 t.
1-45 t.	2-30 t.	1-48 t.	2-24 t.	1-45 t.	2-30 t.
2-45 t.	3-30 t.	2-48 t.	3-2 t.	2-45 t.	3-30 t.
3-45 t.	4-30 t.	3-48 t.	4-24 t.	3-45 t.	4-30 t.
4-45 t.	5-30 t.	4-48 t.	5-2 t.	4-45 t.	5-30 t.
5-45 t.	6-30 t.	5-48 t.	6-2 t.	5-45 t.	6-30 t.
6-45 t.	7-30 t.	6-48 t.	7-24 t.	6-45 t.	7-30 t.
7-45 t.	8-30 m.	7-48 t.	8-24 m.	7-45 t.	8-30 m.
8-45 m.	9-30 m.	8-48 m.	10-24 m.	8-45 m.	9-30 m.
9-45 m.	10-30 m.	9-48 m.	10-32 m.	9-45 m.	10-30 m.
10-45 m.	11-30 m.	10-48 m.	11-54 m.	10-45 m.	11-30 m.
11-45 m.	12-30 m.	11-48 m.	12-2 m.	11-45 m.	12-30 m.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-21 m.	10-33 m.	11-3 m.	9-50 m.	10-21 m.
11-50 m.	12-21 t.	12-33 t.	1-3 t.	11-50 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.
5-50 t.	6-21 t.	6-33 t.	7-3 t.	5-50 t.	6-21 t.
7-50 t.	8-21 t.	8-33 t.	9-3 m.	7-50 t.	8-21 t.
9-50 m.	10-21 m.	11-45 m.	1-15 m.	9-50 m.	10-21 m.

Lisboa-Rocio		Cacem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-50 m.	10-32 m.	11-35 m.	12-15 m.	9-50 m.	10-32 m.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-22 m.	5-0 m.	5-52 m.	6-25 m.	7-22 m.
7-25 m.	8-20 m.	6-40 m.	7-32 m.	7-25 m.	8-20 m.
8-25 m.	9-24 m.	7-42 m.	8-48 m.	8-25 m.	9-24 m.
9-25 m.	10-24 m.	8-4 m.	9-3 m.	9-25 m.	10-24 m.
10-25 m.	11-24 m.	9-4 m.	10-3 t.	10-25 m.	11-24 m.
11-25 t.	12-24 t.	10-4 t.	11-3 t.	11-25 t.	12-24 t.
1-25 t.	2-24 t.	1-7 t.	2-3 t.	1-25 t.	2-24 t.
3-25 t.	4-24 t.	2-7 t.	3-3 t.	3-25 t.	4-24 t.
4-25 t.	5-24 t.	3-7 t.	4-3 t.	4-25 t.	5-24 t.
5-25 t.	6-24 t.	4-7 t.	5-3 t.	5-25 t.	6-24 t.
6-25 t.	7-24 m.	5-7 t.	6-3 t.	6-25 t.	7-24 m.
7-25 m.	8-24 m.	6-7 t.	7-3 t.	7-25 m.	8-24 m.
8-25 m.	9-24 m.	7-7 t.	8-3 m.	8-25 m.	9-24 m.
9-25 m.	10-24 m.	8-7 t.	9-3 m.	9-25 m.	10-24 m.
10-25 m.	11-24 m.	9-7 t.	10-3 m.	10-25 m.	11-24 m.
11-25 m.	12-24 m.	10-7 t.	11-3 m.	11-25 m.	12-24 m.

Lisboa-Rocio		Sacavem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-40 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	7-40 m.	7-54 m.
8-35 m.	9-19 m.	8-16 m.	9-16 m.	8-35 m.	9-19 m.
9-32 m.	10-26 m.	9-40 m.	10-24 m.	9-32 m.	10-26 m.
10-33 m.	11-17 m.	10-49 m.	11-24 m.	10-33 m.	11-17 m.
11-32 t.	12-26 t.	11-40 m.	12-24 t.	11-32 t.	12-26 t.
1-32 t.	2-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	1-32 t.	2-26 t.
2-32 t.	3-26 t.	2-40 t.	3-24 t.	2-32 t.	3-26 t.
3-32 t.	4-26 t.	3-40 t.	4-24 t.	3-32 t.	4-26 t.
4-32 t.	5-26 t.	4-40 t.	5-24 t.	4-32 t.	5-26 t.
5-32 m.	6-49 m.	5-35 t.	6-42 m.	5-32 m.	6-49 m.
6-32 m.	7-49 m.	6-40 t.	7-42 m.	6-32 m.	7-49 m.
7-32 m.	8-49 m.	7-40 t.	8-42 m.	7-32 m.	8-49 m.
8-32 m.	9-49 m.	8-40 t.	9-42 m.	8-32 m.	9-49 m.
9-32 m.	10-49 m.	9-40 t.	10-42 m.	9-32 m.	10-49 m.
10-32 m.	11-49 m.	10-40 t.	11-42 m.	10-32 m.	11-49 m.

Lisboa-Rocio		Povoa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
12-45 t.	1-40 m.	7-22 m.	8-20 m.	12-45 t.	1-40 m.
1-45 m.	2-40 m.	8-20 t.	9-24 t.	1-45 m.	2-40 m.

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-42 t.	6-6 t.	5-25 m.	6-48 m.	4-42 t.	6-6 t.
5-42 t.	7-6 t.	6-21 t.	7-47 t.	5-42 t.	7-6 t.
6-42 t.	8-6 t.	7-11 t.	8-21 m.	6-42 t.	8-6 t.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	7-5 m.	7-27 m.	9-6 m.	5-0 m.	7-5 m.

Lisboa-Rocio		Santarem		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	9-9 m.	7-40 m.	8-40 m.

Setil		Santarem		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	9-9 m.	7-40 m.	8-40 m.

Setil		Entroncamento		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-40 m.	8-40 m.	8-40 m.	9-9 m.	7-40 m.	8-40 m.

Lisboa-Rocio		Pampilhosa		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-45 m.	1-46 t.	1-20 t.	2-5 m.	9-45 m.	1-46 t.

Lisboa		Porto		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-47 t.	4-5 m.	5-42 t.	7-0 m.	7-47 t.
8-0 m.	8-47 t.	5-5 m.	6-42 t.	8-0 m.	8-47 t.
9-0 m.	9-47 t.	6-5 m.	7-42 t.	9-0 m.	9-47 t.
10-0 m.	10-47 t.	7-5 m.	8-42 t.	10-0 m.	10-47 t.
11-0 m.	11-47 t.	8-5 m.	9-42 t.	11-0 m.	11-47 t.
12-0 m.	12-47 t.	9-5 m.	10-42 t.	12-0 m.	12-47 t.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-55 m.	6-38 m.	7-7 m.	9-49 m.	3-55 m.	6-38 m.
10-15 m.	1-21 t.	8-7 t.	8-44 m.	10-15 m.	1-21 t.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-30 m.	9-16 m.	10-9 m.	11-57 m.	7-30 m.	9-16 m.
8-30 m.	10-16 m.	11-9 m.	12-57 m.	8-30 m.	10-16 m.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	8-8 m.	5-42 m.	6-44 m.	7-0 m.	8-8 m.
8-0 m.	9-8 m.	6-42 m.	7-44 m.	8-0 m.	9-8 m.
9-0 m.	10-8 m.	7-42 m.	8-44 m.	9-0 m.	10-8 m.
10-0 m.	11-8 m.	8-42 m.	9-44 m.	10-0 m.	11-8 m.
11-0 m.	12-8 m.	9-42 m.	10-44 m.	11-0 m.	12-8 m.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	5-50 m.	7-36 m.	6-0 m.	7-46 m.
7-0 m.	8-46 m.	6-50 m.	8-36 m.	7-0 m.	8-46 m.
8-0 m.	9-46 m.	7-50 m.	9-36 m.	8-0 m.	9-46 m.
9-0 m.	10-46 m.	8-50 m.	10-36 m.	9-0 m.	10-46 m.
10-0 m.	11-46 m.	9-50 m.	11-36 m.	10-0 m.	11-46 m.

Lisboa		Badajoz		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	8-43 m.	5-25 m.	6-42 t.	9-20 m.	8-43 m.
11-5 m.	7-5 t.	6-40 t.	8-9 m.	11-5 m.	7-5 t.

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-42 t.	9-20 m.	6-30 t.
11-5 m.	7-3 m.	5-25 t.	5-0 m.	11-5 m.	7-3 m.

Lisboa		V. Alcantara		Lisboa	
p	9-20 m.	6-30 t.	8-45 m.	3-42 t.	



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 10 de Abril sairá o paquete Nile para

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

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

AGENTES { Em Lisboa: — James Rawes & C.^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



Antuerpia e Bremen, vap. allemão **Bonn**.
Espera-se a 10 de abril.
Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Sonneberg**. Sairá a 7 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sairá a 21 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bolonha, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 10 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeos, vapor francez **Amazonc**. Sairá a 5 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 4 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Cor-dillere**. Sairá a 3 de abril. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Genova, Leorne, Napoles, Veneza, Trieste e Fiume, vapor inglez **Bosnian**. Sairá a 4 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Hamburgo, vapor allemão **Assuncion**. Sairá a 4 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor allemão **Sicilia**. Sairá a 17 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Mendoza**. Sairá a 6 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool (directo), vapor inglez **Douro**. Espera-se a 2 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Iberia**. Espera-se a 4 de abril. E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Londres e Antuerpia vapor espanhol **Herrera**. Sairá a 4 de abril. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo 10 1.^o



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



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sairá a 10 de abril. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



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



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselmo**. Sairá a 7 de abril. Agentes Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Para, Maranhão, Ceará e Parnahyba (via Madeira), vapor allemão **Troja**. Sairá a 13 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 17 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 27 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos vapor allemão **Mainz**. Sairá a 11 de abril. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^o



Pernambuco e Maceio, vapor inglez **Capella**. Sairá a 12 de abril. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 12 de abril. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Rio de Janeiro e Santos (directo), vapor inglez **Homer**. Sairá a 6 de abril. Agentes, Garland Laydley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Oravia**. Sairá a 5 de abril. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Tanger, Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **St. Thomas** 7. Sairá a 3 de abril. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros 10, 1.^o